



Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

**Forum mondial de l'harmonisation des Règlements
concernant les véhicules**

Groupe de travail de l'éclairage et de la signalisation lumineuse

Quatre-vingt-cinquième session

Genève, 26-29 octobre 2021

Point 6 a) de l'ordre du jour provisoire

**Règlement ONU n° 48 (Installation des dispositifs d'éclairage
et de signalisation lumineuse) :****Propositions d'amendements à la dernière série d'amendements****Proposition de compléments aux Règlements ONU n^{os} 48
et 148****Communication des experts de la France et de l'Allemagne***

Le présent document est une proposition révisée qui vise à autoriser l'apposition du logo du constructeur sur la surface interne de la plage réfléchissante des feux de signalisation. Il est fondé sur le document ECE/TRANS/WP.29/GRE/2020/5/Rev.1, qui a été soumis à la quatre-vingt-quatrième session du Groupe de travail de l'éclairage et de la signalisation lumineuse (GRE), puis retiré. Les modifications apportées au document ECE/TRANS/WP.29/GRE/2020/5/Rev.1 sont indiquées en gras dans les parties I (« Proposition ») et II (« Justification »).

* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour 2021 tel qu'il figure dans le projet de budget-programme pour 2021 (A/75/6 (Sect. 20), par. 20.51), le Forum mondial a pour mission d'élaborer, d'harmoniser et de mettre à jour les Règlements ONU en vue d'améliorer les caractéristiques fonctionnelles des véhicules. Le présent document est soumis en vertu de ce mandat.



I. Proposition

A. Proposition de complément au Règlement ONU n° 148

Ajouter le nouvel alinéa 3.1.2.1 g), libellé comme suit :

- « 3.1.2.1 ...
- g) Dans le cas d'un feu susceptible d'arborer un logo du constructeur **du véhicule**, le logo du constructeur **du véhicule**.
- ... ».

Ajouter le nouvel alinéa 3.1.2.2 e), libellé comme suit :

- « 3.1.2.2 ...
- e) Dans le cas d'un feu susceptible d'arborer un logo du constructeur **du véhicule**, le demandeur doit confirmer, au moyen d'une déclaration écrite fournie par ledit constructeur, qu'il s'agit bien du logo officiel approprié du constructeur du véhicule ou du carrossier, qui correspond à l'appellation commerciale.
- ... ».

Ajouter le nouveau paragraphe 4.5.6, libellé comme suit :

- « 4.5.6 À la requête du demandeur, la structure interne des éléments optiques ou la texture de l'intérieur de la glace extérieure (surface apparente) d'un feu peut arborer uniquement un logo de constructeur composé d'éléments transparents ou non transparents, sous réserve que toutes les prescriptions applicables à la fonction visée par le présent Règlement et les conditions ci-après soient respectées :
- a) Indépendamment des dispositions du paragraphe 3.3 relatives au marquage, seul le logo de l'appellation commerciale du constructeur du véhicule ou du carrossier peut être intégré. Le demandeur doit confirmer par écrit que le logo fait bien partie de ceux autorisés (voir par. 3.1.2.2 e)) ;
- b) S'agissant de la taille, l'ensemble de la surface de sortie de la lumière du logo (composée des éléments transparents et non transparents du logo) dans la direction de l'axe de référence ne doit pas excéder 100 cm² ;
- c) S'agissant de la symétrie, il n'est pas nécessaire que la surface de sortie de la lumière du logo (composée des éléments transparents et non transparents du logo) soit symétrique en tant que telle, nonobstant les prescriptions du paragraphe 5.5.2 du Règlement ONU n° 48 ;
- d) Les feux-stop, les feux indicateurs de direction et les feux de marche arrière ne doivent pas comporter de logo. ».

B. Proposition de complément à la série 06 d'amendements au Règlement ONU n° 48

Ajouter le nouveau paragraphe 2.1.7, libellé comme suit :

- « 2.1.7 "Logo du constructeur", un signe graphique, un emblème, un mot ou une combinaison de ces différents éléments visant à faciliter l'identification et la reconnaissance de la marque d'un constructeur **de véhicules**. ».

Ajouter le nouveau paragraphe 5.5.5, libellé comme suit :

« 5.5.5 Dans le cas de feux arborant un logo de constructeur, seuls deux logos latéraux (un de chaque côté) ou un logo central peuvent être apposés à l'arrière du véhicule et seuls deux logos latéraux (un de chaque côté) ou un logo central peuvent être apposés à l'avant du véhicule. ».

Ajouter le nouveau paragraphe 5.30.1, libellé comme suit :

« 5.30.1 Tout particulièrement dans le cas des feux de signalisation lumineuse arborant un logo de constructeur, les feux doivent être homologués conformément aux prescriptions du Règlement ONU n° 148. ».

II. Justification

1. Ces dernières années, des feux ayant des surfaces apparentes susceptibles d'avoir une forme évocatrice, suggestive ou figurative ont été homologués. À la soixante-dix-huitième session du GRE, les experts de la France et de l'Allemagne ont soulevé des questions à cet égard (GRE-78-03). Pour donner suite à ce débat, un questionnaire a été établi et envoyé à toutes les Parties contractantes. **Les résultats ont été présentés à la quatre-vingtième session du GRE (GRE-80-28). Cette démarche a permis aux Parties contractantes de s'accorder, à la quatre-vingtième session, sur la nécessité de réglementer l'apposition de logos sur les dispositifs de signalisation lumineuse, et de décider que des critères restrictifs devaient être élaborés et insérés dans les Règlements ONU.** Une proposition officielle (ECE/TRANS/WP.29/GRE/2019/6) a été soumise par les experts de la France et de l'Allemagne à la quatre-vingt-unième session du GRE. À la quatre-vingt-deuxième session du GRE, la France et l'Allemagne ont présenté un nouveau document de travail (ECE/TRANS/WP.29/GRE/2019/28) et un document informel en portant modification (GRE-82-32). La présente proposition révisée tient compte des observations reçues à cette session du GRE et intègre certaines des modifications proposées dans les documents informels GRE-82-20 et GRE-82-36.

2. **Les trois propositions ci-après ont été examinées en vue de trouver la meilleure solution :**

- a) **Laisser les Règlements ONU tels quels, sans aucune disposition concernant les logos ;**
- b) **Interdire explicitement les logos ;**
- c) **Autoriser les logos dans des conditions très restrictives.**

Option a)

3. **Pour éviter d'être trop restrictifs en matière de conception, les Règlements ONU actuels ne prévoient pas de limitations relatives à la forme et à la distribution de la luminance, et autorisent donc les logos symétriques lorsque ceux-ci sont intégrés à un feu de signalisation existant.**

4. **Selon leur conception, les logos lumineux peuvent néanmoins être une source de distraction. Les Règlements ONU existants ne contiennent aucune disposition limitant ou régissant leur nombre et leur taille. En outre, la symétrie de la fonction d'éclairage devant être respectée, les logos asymétriques sont exclus, ce qui pourrait créer une concurrence déloyale entre les constructeurs automobiles.**

5. **En conclusion, l'option a) est la moins souhaitable, car l'autorité n'a aucune possibilité de refuser une homologation en raison d'une conception particulière. L'accord tacite au sein du GRE de ne pas accorder d'homologation pour un logo n'est pas viable à long terme. Ainsi, on s'attend à voir de plus en plus de véhicules équipés de logos lumineux sur les routes à l'avenir. En l'absence de cadre clairement établi, cette multiplication des logos pourrait poser un problème de sécurité routière, car rien ne permet d'éviter que les logos soient une source de distraction, du fait notamment de leur taille. C'est la raison pour laquelle l'option a) a été écartée.**

Option b)

6. L'option b) peut donner lieu à des discussions interminables entre les autorités d'homologation de type et les constructeurs sur la question de savoir si un motif présenté est un logo ou ressemble à un logo tout en étant légèrement différent. Cette option requiert également que l'on définisse clairement ce qu'est un logo pour éviter toute interprétation du terme qui aurait pour effet qu'un dispositif d'éclairage présentant une légère différence par rapport à un logo connu (par exemple, une légère modification des angles d'une forme symétrique) obtienne une homologation de type, les services techniques et les autorités d'homologation de type n'étant pas en mesure de justifier le refus d'une telle homologation. C'est la raison pour laquelle l'option b) a elle aussi été abandonnée.

Option c)

7. En choisissant l'option c) et en autorisant certains logos lumineux, soumis à des règles très restrictives (définition du logo, taille, nombre, emplacement, symétrie, etc.), on peut éviter les discussions évoquées ci-dessus, puisque tous les constructeurs souhaitent que leurs véhicules arborent leur propre logo, dont l'authenticité peut être prouvée, et pas un logo différent, ne fut-ce que légèrement. Cette solution permet de disposer de prescriptions claires, sur lesquelles les autorités d'homologation de type et les services techniques peuvent s'appuyer, ce qui devrait être dans l'intérêt de tous. En revanche, les autres logos, par exemple ceux des équipementiers automobiles ou ceux qui sont utilisés uniquement à des fins publicitaires, sont automatiquement interdits. Compte tenu de ce qui précède, l'option c) est la meilleure solution du point de vue de la sécurité routière.

8. Les principes énoncés ci-après ont été débattus en vue de parvenir facilement à un compromis concernant les logos autorisés :

- Ajout de la définition du terme « logo du constructeur » ;
- Seul le logo du constructeur du véhicule est autorisé (même dans le cas de l'homologation de type du véhicule en plusieurs étapes). Les logos des équipementiers ne sont pas autorisés ;
- Le logo doit faire l'objet d'une homologation de type en tant qu'élément d'un feu de signalisation existant (à savoir un feu de position avant ou arrière). Il en découle qu'il est également possible de le positionner dans une zone satisfaisant aux prescriptions du Règlement ONU n° 48 ;
- Le logo doit être placé à l'avant ou à l'arrière du véhicule;
- Nombre de logos : dans le cas des feux arborant un logo, seuls deux logos latéraux (un de chaque côté) ou un logo central peuvent être apposés à l'arrière et à l'avant du véhicule **dans des cas très précis et selon des règles très strictes** :
 - Leur utilisation est possible (sur un feu en forme de bande ou dans un système de feux interdépendants « Y ») uniquement sur les véhicules des catégories M₁ et N₁ et seulement pour l'homologation de feux de position avant et/ou arrière, pour lesquels les paragraphes 6.9.4.1 et 6.10.4.1 du Règlement ONU n° 48 n'énoncent aucune prescription relative à l'écartement entre les bords intérieurs des deux surfaces apparentes ;
 - Un logo central d'une société de transport public ne peut pas être homologué conformément au Règlement ONU n° 48 car il n'a pas la fonction d'éclairage ou de signalisation lumineuse qu'il doit avoir conformément au paragraphe 5.30. C'est pourquoi les Parties contractantes souhaitant homologuer le logo central d'une société de transport public doivent le faire au titre de la réglementation nationale, comme pour les numéros d'itinéraire et les panneaux de destination lumineux ;

- Les dimensions maximales de la surface de sortie de la lumière du logo ne devraient pas excéder 100 cm² afin d'éviter que le feu **soit une trop grande source de distraction ou** soit considéré comme une publicité lumineuse (au regard des lois nationales en vigueur). **La taille est adaptée à l'acuité visuelle de l'œil humain. On peut démontrer que la détection d'un logo en tant que tel est limitée à quelques situations de circulation, principalement en ville et à faible vitesse, situations dans lesquelles les logos non lumineux sont eux aussi visibles. Un document informel sur cette question sera soumis à la quatre-vingt-cinquième session du GRE ;**
- S'agissant de la symétrie, il n'est pas nécessaire que la surface de sortie de la lumière du logo en tant que telle soit symétrique, pour autant que les dimensions maximales n'excèdent pas 100 cm².

9. Grâce aux prescriptions relatives au logo énoncées dans la présente proposition, l'attention des usagers de la route, troublée par l'utilisation intentionnelle de logos, devrait retrouver un niveau acceptable. Il faudrait, autant que faire se peut, éviter que les usagers soient soumis à des distractions. C'est pourquoi les feux-stop (même pour les feux S1/S2), les feux indicateurs de direction et les feux de marche arrière ne devraient pas arborer de logo pour des raisons évidentes de sécurité, car les signaux qu'ils émettent exigent une réaction immédiate de la part des autres usagers de la route et ne doivent pas être une source de distraction.

10. La présente proposition, fondée sur les résultats de discussions antérieures, contient la version révisée du projet d'amendements aux Règlements ONU n^{os} 148 et 48.
