



---

**Commission économique pour l'Europe****Comité des transports intérieurs****Forum mondial de l'harmonisation  
des Règlements concernant les véhicules****161<sup>e</sup> session**

Genève, 12-15 novembre 2013

Point 4.7.4 de l'ordre du jour provisoire

**Accord de 1958 – Examen de projets d'amendements  
à des Règlements existants, proposés par le GRSG****Proposition de série 06 d'amendements au Règlement n<sup>o</sup> 107  
(Véhicules des catégories M<sub>2</sub> et M<sub>3</sub>)****Communication du Groupe de travail des dispositions générales  
de sécurité\***

Le texte ci-après a été adopté par le Groupe de travail des dispositions générales de sécurité (GRSG) à sa 104<sup>e</sup> session (ECE/TRANS/WP.29/GRSG/83, par. 19). Il est fondé sur le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2012/15 tel qu'il est reproduit à l'annexe IV du rapport. Il est soumis au Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) et au Comité d'administration (AC.1) pour examen.

---

\* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2010-2014 (ECE/TRANS/208, par. 106, et ECE/TRANS/2010/8. activité 02.4), le Forum mondial a pour mission d'élaborer, d'harmoniser et de mettre à jour les Règlements en vue d'améliorer les caractéristiques fonctionnelles des véhicules. Le présent document est soumis en vertu de ce mandat.

Ajouter de nouveaux paragraphes, ainsi conçus:

- «2.41 “*Système de verrouillage de nuit*”, un système qui donne la possibilité d’empêcher l’ouverture des portes de service et de secours du véhicule. Les systèmes destinés à être actionnés par des passagers se trouvant à l’intérieur du véhicule ne doivent pas être considérés comme des systèmes de verrouillage nocturne.
- 2.42 “*Système d’éclairage de secours*”, un système qui fournit un niveau d’éclairage minimum permettant aux occupants de quitter le véhicule en toute sécurité, notamment en empruntant les issues de secours.
- 2.43 “*Signalisation de sécurité*”, un ensemble d’éléments visuels destinés à communiquer un message relatif à la sécurité».

Paragraphe 4.2, modifier comme suit:

- «4.2 Un numéro d’homologation doit être attribué à chaque type de véhicule homologué. Ses deux premiers chiffres (actuellement 06, pour la série 06 d’amendements) doivent indiquer la série d’amendements correspondant aux plus récentes modifications techniques importantes apportées au Règlement à la date de délivrance de l’homologation. Une même Partie contractante ne peut attribuer le même numéro à un autre type de véhicule ou de caisse visé au paragraphe 2.2».

Paragraphe 10.1 à 10.15, supprimer.

Les paragraphes 10.16 à 10.23 deviennent les paragraphes 10.1 à 10.8 et sont modifiés comme suit:

- «10.1 À compter de la date officielle d’entrée en vigueur de la série 04 d’amendements, aucune Partie contractante appliquant le présent Règlement ne doit refuser d’accorder une homologation en application de ce Règlement tel qu’il est modifié par la série 04 d’amendements.
- 10.2 Au terme d’un délai de 24 mois après la date d’entrée en vigueur de la série 04 d’amendements, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement doivent n’accorder des homologations que si le type de véhicule à homologuer satisfait aux prescriptions de ce Règlement tel qu’il est modifié par la série 04 d’amendements.
- 10.3 Au terme d’un délai de 36 mois après la date d’entrée en vigueur de la série 04 d’amendements, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement peuvent refuser de délivrer une homologation nationale ou régionale et la première immatriculation nationale ou régionale (première mise en circulation) d’un véhicule qui ne satisfait pas aux prescriptions de la série 04 d’amendements de ce Règlement.
- 10.4 Les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne doivent pas refuser d’accorder des extensions d’homologation selon la série 03 d’amendements au présent Règlement à des véhicules qui ne sont pas affectés par la série 04 d’amendements.
- 10.5 Malgré les paragraphes 10.2 et 10.3, les homologations de véhicules accordées au titre de la série 03 d’amendements au présent Règlement, qui ne sont pas visées par la série 04 d’amendements, restent valables et les Parties contractantes appliquant le présent Règlement doivent continuer à les accepter.

- 10.6 À compter de la date officielle d'entrée en vigueur de la série 05 d'amendements, aucune Partie contractante appliquant le présent Règlement ne devra refuser d'accorder l'homologation au titre du présent Règlement tel que modifié par la série 05 d'amendements.
- 10.7 Au terme d'un délai de 24 mois après la date d'entrée en vigueur de la série 05 d'amendements, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne doivent accorder des homologations que si le type de véhicule concerné satisfait aux prescriptions du Règlement tel qu'il est modifié par la série 05 d'amendements.
- 10.8 Au terme d'un délai de 36 mois après la date d'entrée en vigueur de la série 05 d'amendements, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement pourront refuser d'accorder des homologations nationales/régionales et une première immatriculation nationale (première mise en circulation) à un véhicule qui ne satisfait pas aux prescriptions de la série 05 d'amendements au présent Règlement».

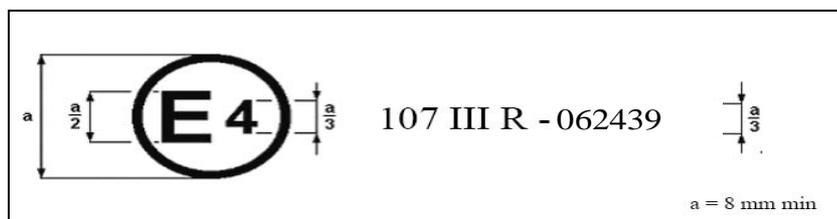
*Ajouter de nouveaux paragraphes, ainsi conçus:*

- «10.9 À compter de la date officielle d'entrée en vigueur de la série 06 d'amendements, aucune Partie contractante appliquant le présent Règlement ne doit refuser d'accorder ou d'accepter une homologation en application de ce Règlement tel qu'il est modifié par la série 06 d'amendements.
- 10.10 Au terme d'un délai de 48 mois après la date d'entrée en vigueur de la série 06 d'amendements, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne doivent accorder des homologations que si le type de véhicule à homologuer satisfait aux prescriptions de ce Règlement tel qu'il est modifié par la série 06 d'amendements.
- 10.11 Les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne doivent pas refuser d'accorder des extensions d'homologation aux types de véhicules homologués au titre de la série 05 d'amendements audit Règlement.
- 10.12 Au terme d'un délai de 60 mois après la date d'entrée en vigueur de la série 06 d'amendements, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne sont pas tenues d'accepter, aux fins d'une homologation de type nationale ou régionale, un type de véhicule homologué conformément à la série 05 d'amendements audit Règlement».

*Annexe 2, modifier comme suit:*

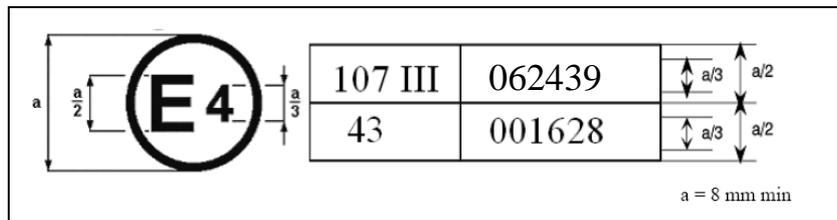
## «Exemples de marque d'homologation

Modèle A  
(Voir paragraphe 4.4 du présent Règlement)



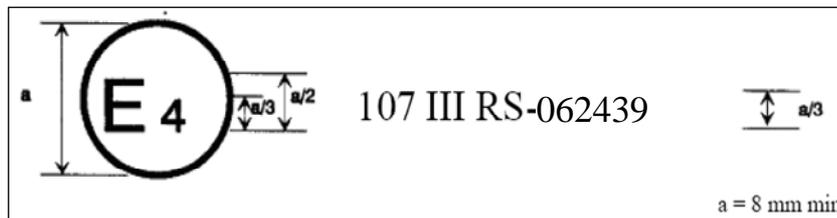
La marque d'homologation ci-dessus ... sous le numéro 062439. Ce numéro indique que l'homologation ... tel que modifié par la série 06 d'amendements.

Modèle B  
(Voir paragraphe 4.5 du présent Règlement)



La marque d'homologation ci-dessus ... Règlement n° 107 incluait la série 06 d'amendements et le Règlement n° 43 était sous sa forme originale.

Modèle C  
(Voir paragraphe 4.4.3 du présent Règlement)



La marque d'homologation ci-dessus ... en application du Règlement n° 107, sous le numéro d'homologation 062439. Ce numéro indique que ... tel que modifié par la série 06 d'amendements».

Annexe 3, paragraphe 7.6.1.1, modifier comme suit:

«7.6.1.1 Le nombre minimal de portes que doit comporter un véhicule est de deux, c'est-à-dire deux portes de service ou une porte de service et une porte de secours. Les véhicules à deux étages doivent comporter deux portes au niveau inférieur (voir aussi par. 7.6.2.3). Le nombre minimal de portes de service doit être le suivant:

Nombre de voyageurs (N)	Nombre minimum de portes de service		
	Classes I & A	Classe II	Classes III & B
9-45	1	1	1
46-70	2	1	1
71-100	3 (2 pour véhicules à 2 étages)	2	1
>100	4	3	1

».

Annexe 3, paragraphes 7.6.1.3 et 7.6.1.4, modifier comme suit:

«7.6.1.3 Aux fins des présentes dispositions, les portes de service équipées d'un système de commande assisté ne doivent pas être considérées comme des portes de secours sauf si elles peuvent être ouvertes facilement à la main, en cas de besoin, une fois que la commande prescrite au paragraphe 7.6.5.1 a été déclenchée.

7.6.1.4 Le nombre minimum d'issues de secours doit être tel que le nombre total d'issues dans un compartiment séparé soit le suivant:

<i>Nombre de voyageurs et de membres de l'équipage par compartiment ou étage</i>	<i>Nombre total minimum d'issues</i>
1-8	2
9-16	3
17-30	4
31-45	5
46-60	6
61-75	7
76-90	8
91-110	9
111-130	10
>130	11

Le nombre d'issues doit être déterminé séparément pour chaque étage (dans le cas d'un véhicule à deux étages) et chaque compartiment séparé. Les toilettes et les cuisines ne sont pas considérées comme des compartiments séparés lorsqu'il s'agit de définir le nombre d'issues de secours. Les trappes d'évacuation ne comptent que pour une seule des issues de secours mentionnées ci-dessus».

Annexe 3, paragraphes 7.6.1.7 à 7.6.1.7.3, modifier comme suit:

«7.6.1.7 Si l'habitacle du conducteur ne donne pas d'accès au compartiment voyageurs par un passage permettant:

- a) De déplacer le gabarit cylindrique décrit à la figure 6 de l'annexe 4 de telle sorte que sa face avant atteigne le plan vertical tangent au point le plus avancé du dossier du siège du conducteur (ce siège étant situé dans la position la plus reculée possible); et
- b) Depuis ce plan, de déplacer le panneau représenté dans la figure 7 de l'annexe 4 vers l'avant à partir de la position de contact avec le gabarit cylindrique de telle sorte qu'il atteigne au moins le plan vertical tangent au point le plus avancé de l'assise du siège du conducteur,

les conditions énoncées aux paragraphes 7.6.1.7.1 à 7.6.1.7.5 ci-après doivent être remplies:

7.6.1.7.1 L'habitacle du conducteur doit avoir deux issues qui ne doivent pas être situées sur la même paroi latérale. Si l'une de ces issues est une fenêtre, cette fenêtre doit avoir une superficie minimum de 400 000 mm<sup>2</sup>, il doit être possible d'y inscrire un rectangle mesurant 500 mm sur 700 mm et elle doit être conforme aux prescriptions du paragraphe 7.6.8 applicables aux fenêtres de secours.

7.6.1.7.2 Un ou deux sièges sont autorisés à côté du conducteur pour des personnes supplémentaires, auquel cas les deux issues visées au paragraphe 7.6.1.7.1 doivent être des portes.

La porte du conducteur doit être admise comme porte de secours pour les occupants de ces sièges à condition que l'on puisse faire passer un gabarit d'essai depuis ces sièges jusqu'à l'extérieur du véhicule par la porte du conducteur (voir annexe 4, fig. 27).

La vérification de l'accès à la porte du conducteur doit être soumise aux prescriptions du paragraphe 7.7.3.2 et s'effectuer avec le gabarit d'essai de 600 x 400 mm décrit au paragraphe 7.7.3.3.

La porte de service doit se trouver du côté du véhicule opposé à celui où se trouve la porte du conducteur et elle doit être admise comme porte de secours pour le conducteur.

- 7.6.1.7.3 Les paragraphes 7.6.3 à 7.6.7, 7.7.1, 7.7.2 et 7.7.7 ne s'appliquent pas aux issues prévues pour l'habitacle du conducteur mentionnées aux paragraphes 7.6.1.7.1 et 7.6.1.7.2».

*Annexe 3, ajouter de nouveaux paragraphes, ainsi conçus:*

- «7.6.1.7.4 Dans les cas décrits aux paragraphes 7.6.1.7.1 et 7.6.1.7.2, les issues prévues pour l'habitacle du conducteur et pour les occupants des sièges situés à côté de lui ne sont pas comptées dans le nombre de portes prescrit aux paragraphes 7.6.1.1 et 7.6.1.2, ni dans le nombre d'issues de secours requis par le paragraphe 7.6.1.4 pour tout autre habitacle.

- 7.6.1.7.5 Jusqu'à cinq sièges supplémentaires peuvent être montés dans un compartiment comprenant l'habitacle du conducteur et les sièges situés à côté de lui, à condition que ces sièges supplémentaires et l'espace qui leur est nécessaire soient conformes à toutes les prescriptions du présent Règlement et qu'au moins une des issues de secours requises par le paragraphe 7.6.1.4 soit une porte donnant accès au compartiment voyageurs et conforme aux prescriptions du paragraphe 7.6.3.1.2 pour les portes de secours».

*Annexe 3, paragraphes 7.6.1.8 à 7.6.1.9.3, modifier comme suit:*

- «7.6.1.8 Si l'habitacle du conducteur est accessible depuis un compartiment voyageurs par un passage conforme aux prescriptions des alinéas *a* et *b* du paragraphe 7.6.1.7 et si tous les sièges adjacents à l'habitacle du conducteur sont accessibles depuis le même compartiment voyageurs principal par un passage remplissant l'une des conditions décrites au paragraphe 7.7.5.1.1, il n'est pas nécessaire de prévoir une issue externe dans l'habitacle du conducteur.
- 7.6.1.9 Si, pour les véhicules des classes A et B, une porte de conducteur est prévue dans les cas décrits au paragraphe 7.6.1.8, elle ne peut être considérée comme une porte de secours pour les voyageurs que:
- 7.6.1.9.1 Si elle remplit les conditions énoncées au paragraphe 7.6.3.1.2 concernant les dimensions des portes de secours;
- 7.6.1.9.2 Si elle satisfait aux prescriptions du paragraphe 7.6.1.7.2;
- 7.6.1.9.3 Si l'espace réservé au siège du conducteur communique avec le compartiment principal des voyageurs par un passage approprié; cette prescription est réputée respectée si le gabarit d'essai décrit au paragraphe 7.7.5.1 peut être déplacé librement depuis l'allée, de telle sorte que sa face avant atteigne le plan vertical tangent au point le plus avancé du dossier du siège du conducteur (ce siège étant situé dans la position la plus reculée possible) et, depuis ce plan, que le gabarit d'essai décrit au paragraphe 7.7.3.3 puisse être déplacé

vers la porte de secours dans la direction définie par ce paragraphe (voir annexe 4, fig. 28), le siège et le volant étant réglés en position moyenne».

*Annexe 3, paragraphes 7.6.1.11 et 7.6.1.12, modifier comme suit:*

- «7.6.1.11 Les véhicules des classes II, III et B doivent être équipés de trappes d'évacuation, en plus des portes et fenêtres de secours. Dans le cas des véhicules à deux étages, ces trappes ne doivent être aménagées que dans le toit à l'étage supérieur. Le nombre minimal de trappes d'évacuation est:

<i>Nombre de voyageurs (à l'étage supérieur dans le cas de véhicules à 2 étages)</i>	<i>Nombre minimum de trappes</i>
Pas plus de 30	1
Plus de 30	2

Sous réserve des dispositions du paragraphe 7.6.1.12, des trappes peuvent aussi être aménagées dans le cas de véhicules des classes I et A. Aucune trappe d'évacuation ne doit être aménagée dans le toit d'un trolleybus.

- 7.6.1.12 Les trappes d'évacuation ne doivent pas être montées là où sont installés des composants techniques qui pourraient représenter des dangers potentiels pour les passagers utilisant ces trappes d'évacuation (exemple: systèmes à haute tension, systèmes contenant des liquides dangereux et/ou du gaz, etc.)».

*Annexe 3, paragraphe 7.6.1.14, modification sans objet en français.*

*Annexe 3, paragraphes 7.6.1.15.1 et 7.6.1.15.2, modifier comme suit:*

- «7.6.1.15.1 Au moins un escalier et un demi-escalier doivent être prévus dans les véhicules de la classe I si plus de 50 voyageurs sont transportés à l'étage supérieur;
- 7.6.1.15.2 Au moins un escalier et un demi-escalier doivent être prévus dans les véhicules des classes II et III si plus de 30 voyageurs sont transportés à l'étage supérieur».

*Annexe 3, ajouter de nouveaux paragraphes, ainsi conçus:*

- «7.6.1.17 Dans le cas des véhicules des classes A et B, s'il y a une porte du côté opposé de la porte du conducteur, elle peut être considérée comme étant une des issues requises pour les passagers, à condition:
- 7.6.1.17.1 Qu'il n'y ait pas plus d'un siège passager à côté de l'habitacle du conducteur; et
- 7.6.1.17.2 Qu'elle soit conforme aux dispositions du paragraphe 7.6.1.9».

*Annexe 3, paragraphe 7.6.2, modifier comme suit (avec insertion d'un nouveau paragraphe 7.6.2.1):*

- «7.6.2 Emplacement des issues
- 7.6.2.1 Les véhicules des classes I, II et III doivent satisfaire aux prescriptions ci-après».

*Annexe 3, les paragraphes 7.6.2.1 à 7.6.2.1.3 deviennent les paragraphes 7.6.2.1.1 à 7.6.2.1.1.3 et sont modifiés comme suit:*

- «7.6.2.1.1 Les portes de service doivent être situées sur le côté le plus proche du bord de la chaussée correspondant au sens de la circulation pour lequel le véhicule est

conçu et tel que déclaré par le constructeur au paragraphe 2.8 de la fiche de renseignements reproduite dans l'appendice 1 de la partie 1 de l'annexe 1 du présent Règlement. Au moins une de ces portes doit être prévue dans la moitié avant du véhicule. Cette disposition n'exclut pas:

- 7.6.2.1.1.1 L'existence d'une porte spécialement conçue sur la face arrière ou latérale d'un véhicule et pouvant être utilisée par les voyageurs en fauteuil roulant au lieu d'une porte de service; ou
- 7.6.2.1.1.2 L'existence d'une porte supplémentaire sur la face arrière du véhicule, principalement pour le chargement ou le déchargement de marchandises ou de bagages, mais pouvant être utilisée par les voyageurs lorsque les circonstances l'exigent; ou encore
- 7.6.2.1.1.3 L'existence d'une ou plusieurs portes de service supplémentaires de l'autre côté du véhicule dans le cas de véhicules conçus pour être utilisés dans des circonstances qui exigent la montée et la descente de voyageurs des deux côtés. Les véhicules ainsi équipés doivent être munis de commandes permettant au conducteur de bloquer le fonctionnement normal des portes lorsqu'elles ne sont pas utilisées».

*Annexe 3, paragraphe 7.6.2.1.4, supprimer.*

*Annexe 3, ajouter de nouveaux paragraphes 7.6.2.2 à 7.6.2.2.3, ainsi conçus:*

- «7.6.2.2 Les véhicules des classes A et B doivent satisfaire aux prescriptions suivantes:
- 7.6.2.2.1 Les portes de service doivent être situées sur le côté le plus proche du bord de la chaussée dans le sens de la circulation pour lequel le véhicule est conçu et tel que déclaré par le constructeur au paragraphe 2.8 de la fiche de renseignements reproduite dans l'appendice 1 de la partie 1 de l'annexe 1 du présent Règlement.
  - 7.6.2.2.2 Les issues doivent être placées de façon à ce que chaque côté du véhicule comporte au moins une issue.
  - 7.6.2.2.3 La moitié avant et la moitié arrière du compartiment voyageurs doivent comporter chacune au moins une issue».

*Annexe 3, les paragraphes 7.6.2.2 et 7.6.2.3 deviennent les paragraphes 7.6.2.3 et 7.6.2.4.*

*Annexe 3, les paragraphes 7.6.2.4 à 7.6.2.7 deviennent les paragraphes 7.6.2.5 à 7.6.2.8 et sont modifiés comme suit:*

- «7.6.2.5 Au moins une issue doit se trouver soit à la face arrière soit à la face avant du véhicule:
- 7.6.2.5.1 Dans le cas des véhicules des classes I et A les prescriptions du paragraphe 7.6.2.5 sont réputées satisfaites lorsqu'une trappe d'évacuation est installée, ou, si le paragraphe 7.6.1.12 s'applique, lorsqu'une issue est prévue de chaque côté du véhicule en plus de celles qui sont prescrites au paragraphe 7.6.1.
  - 7.6.2.5.2 Dans le cas d'un véhicule à deux étages, les prescriptions du paragraphe 7.6.2.5 ne doivent s'appliquer qu'au niveau supérieur.
  - 7.6.2.6 Les issues situées d'un même côté du véhicule doivent être régulièrement réparties sur la longueur du compartiment voyageurs.

- 7.6.2.7 Il est permis d'aménager une porte sur la face arrière du véhicule à condition qu'il ne s'agisse pas d'une porte de service.
- 7.6.2.8 Les trappes d'évacuation doivent être disposées comme suit:
- a) S'il n'y en a qu'une, elle doit être située dans le tiers médian du compartiment voyageurs; ou
  - b) S'il en a deux, elles doivent être séparées par une distance d'au moins 2 m mesurée entre les bords les plus proches des ouvertures parallèlement à l'axe longitudinal du véhicule».

*Annexe 3, paragraphe 7.6.3.1.1 à 7.6.3.1.3, modifier comme suit:*

- «7.6.3.1.1 Les portes de service doivent présenter une ouverture permettant un accès conforme aux prescriptions énoncées au paragraphe 7.7.1 de la présente annexe.
- 7.6.3.1.2 La hauteur des portes de secours doit être d'au moins 1 450 mm et leur largeur d'au moins 600 mm.
- 7.6.3.1.3 Les fenêtres de secours doivent avoir une surface minimum de 400 000 mm<sup>2</sup>. Il doit être possible d'y inscrire un rectangle mesurant 500 mm x 700 mm».

*Annexe 3, paragraphe 7.6.3.1.5, modifier comme suit:*

- «7.6.3.1.5 Les trappes d'évacuation doivent présenter une ouverture d'une surface minimum de 450 000 mm<sup>2</sup>. Il doit être possible d'y inscrire un rectangle mesurant 600 mm x 700 mm».

*Annexe 3, ajouter de nouveaux paragraphes, ainsi conçus:*

- «7.6.4.11 Si un système de verrouillage de nuit est installé, les dispositions suivantes s'appliquent:
- 7.6.4.11.1 Le système de verrouillage doit être automatiquement désactivé lorsque la clef de contact est sur la position "marche", ou
- 7.6.4.11.2 Un signal d'avertissement doit être transmis au conducteur, lorsque la clef de contact est sur la position "marche", lui indiquant que le système de verrouillage de nuit est toujours activé sur une ou plusieurs portes. Un même signal peut être utilisé pour plusieurs portes».

*Annexe 3, paragraphe 7.6.7.2, modifier comme suit:*

- «7.6.7.2 Les portes de secours, utilisées en tant que telles, ne doivent pas être du type motorisé sauf si, après actionnement d'une commande de porte de service visée au paragraphe 7.6.5.1 ou d'une commande de porte de secours conforme aux dispositions du paragraphe 7.6.5.1, elles ne se referment pas avant que le conducteur ait actionné une commande de fermeture. L'actionnement de l'une des commandes...».

*Annexe 3, ajouter de nouveaux paragraphes, ainsi conçus:*

- «7.6.7.7 Si un système de verrouillage de nuit est installé, les dispositions suivantes s'appliquent:
- 7.6.7.7.1 Le système de verrouillage doit être automatiquement désactivé lorsque la clef de contact est sur la position "marche"; ou
- 7.6.7.7.2 Un signal d'avertissement doit être transmis au conducteur, lorsque la clef de contact est sur la position "marche", lui indiquant que le système de

verrouillage de nuit est toujours activé sur une ou plusieurs portes. Un même signal peut être utilisé pour plusieurs portes».

Annexe 3, paragraphes 7.6.11 à 7.6.11.4, remplacer par les nouveaux paragraphes 7.6.11 à 7.6.11.8, ainsi conçus:

- «7.6.11 Signalisation de sécurité
- 7.6.11.1 Tous les éléments de signalisation de sécurité doivent satisfaire aux prescriptions du paragraphe 6.5 de la norme ISO 3864-1:2011.
- 7.6.11.2 Chaque élément de signalisation de sécurité exigé par le présent Règlement ne doit servir qu'à communiquer un seul message de sécurité. Les renseignements fournis doivent prendre la forme de pictogrammes et peuvent être complétés, sur le même élément, par des mots, des lettres et des chiffres. Chaque élément doit être disposé et orienté de manière à ce qu'il soit facilement compris.
- 7.6.11.2.1 La signalisation de sécurité doit respecter la structure générale illustrée dans les exemples ci-après, à savoir un en-tête décrivant le message de sécurité, une deuxième section contenant les instructions voulues et, en dessous, une troisième section facultative contenant du texte non essentiel.





- 7.6.11.2.2 Les pictogrammes qui représentent les actions requises de l'utilisateur doivent montrer une personne, ou la partie du corps pertinente, en train d'actionner l'équipement ou le dispositif.
- 7.6.11.2.3 Les pictogrammes qui représentent un mouvement requis doivent, le cas échéant, comporter une flèche indiquant la direction du mouvement. Lorsqu'il s'agit d'un mouvement de rotation, la flèche doit être incurvée.
- 7.6.11.2.4 Lorsque des dispositifs doivent être actionnés, des panneaux retirés ou des portes ouvertes, le pictogramme doit représenter l'action en cours de réalisation.
- 7.6.11.2.5 Les lettres minuscules des mots qui complètent le pictogramme, les lettres isolées et les chiffres doivent avoir une hauteur d'au moins 8 mm. Aucun mot ne doit être inscrit uniquement en lettres majuscules.
- 7.6.11.3 Tous les éléments de signalisation de sécurité visibles depuis l'intérieur du véhicule doivent être réalisés dans une matière photoluminescente présentant des caractéristiques de déclin de luminescence conformes, au minimum, à la sous-classe C du tableau 2 de la norme ISO 17398:2004 lorsqu'elles sont mesurées conformément au paragraphe 7.11 de cette norme.
- 7.6.11.4 Les éléments de signalisation de sécurité ne doivent pas être disposés de manière telle qu'ils pourraient être masqués pendant le fonctionnement du véhicule. Un rideau ou un store peut toutefois être placé devant une fenêtre de secours à condition que la présence de la fenêtre de secours derrière le rideau ou le store fasse l'objet d'une signalisation de sécurité supplémentaire.
- 7.6.11.5 Toutes les issues de secours ainsi que toute autre issue conforme aux prescriptions applicables aux issues de secours doivent porter l'un des pictogrammes pertinents décrits dans le tableau 3 de la norme ISO 7010:2011; les pictogrammes doivent être lisibles depuis l'intérieur et l'extérieur du véhicule.
- 7.6.11.6 Des éléments de signalisation de sécurité doivent être placés sur, à côté ou autour de toutes les commandes de secours et dispositifs permettant de briser les vitres en cas d'urgence.

- 7.6.11.7 La signalisation de sécurité ne doit en aucune façon masquer les éventuels éléments destinés à empêcher une mauvaise utilisation du dispositif (couvercle, etc.).
- 7.6.11.8 La langue dans laquelle doivent être rédigées toutes les inscriptions destinées à satisfaire aux dispositions énoncées aux paragraphes 7.6.11.1 à 7.6.11.3 doit être fixée par l'autorité chargée de l'homologation compte tenu du (des) pays dans lequel (lesquels) le demandeur à l'intention de commercialiser le véhicule, en liaison le cas échéant avec les autorités compétentes du (des) pays concerné(s). Si l'autorité du pays où le véhicule doit être immatriculé fait changer la langue de ces inscriptions, cette modification ne doit pas donner lieu à un nouveau processus d'homologation».

*Annexe 3, paragraphe 7.7.3.2, modifier comme suit:*

- «7.7.3.2 La direction de déplacement du gabarit d'essai doit être celle qu'est sensé suivre un passager évacuant le véhicule. Le gabarit d'essai doit rester perpendiculaire à cette direction».

*Annexe 3, paragraphe 7.8.3, modifier comme suit (et ajouter de nouveaux paragraphes 7.8.3.1 à 7.8.3.10):*

- «7.8.3 Les véhicules des classes II, III et B doivent être équipés d'un système d'éclairage de secours.
- 7.8.3.1 Le conducteur doit pouvoir allumer ce système d'éclairage de secours lorsqu'il est assis sur son siège.
- 7.8.3.2 L'actionnement de la commande de secours de n'importe quelle porte de service ou de secours doit allumer le système d'éclairage de secours.
- 7.8.3.3 Le système d'éclairage de secours, une fois allumé, doit le rester pendant au moins 30 minutes sauf s'il est éteint par le conducteur.
- 7.8.3.4 L'alimentation électrique du système d'éclairage de secours doit être convenablement située à l'intérieur du véhicule de manière à réduire au maximum le risque que son fonctionnement continu soit compromis à la suite d'un accident.
- 7.8.3.5 Toutes les unités qui fournissent un éclairage de secours doivent produire une lumière blanche.
- 7.8.3.6 L'uniformité de l'éclairement doit être évaluée conformément aux mesures suivantes:
- $$\text{Uniformité d'éclairement maximal} = \frac{\text{Uniformité d'éclairement maximal}}{\text{Niveau moyen d'éclairage enregistré}}$$
- $$\text{Uniformité d'éclairement minimale} = \frac{\text{Niveau minimum d'éclairage enregistré}}{\text{Niveau moyen d'éclairage enregistré}}$$
- 7.8.3.7 Le système d'éclairage de secours doit fournir un éclairement minimum de 10 lux directement sous chaque unité d'éclairage dans le compartiment voyageurs à une hauteur de 750 mm au-dessus de l'axe médian de tous les passages et allées.
- 7.8.3.8 L'uniformité de l'éclairement sur la longueur du compartiment voyageurs, à une hauteur de 750 mm au-dessus de l'axe médian de tous les passages et allées, doit être comprise entre 0,15 et 2.

7.8.3.9 Le système d'éclairage de secours doit fournir un éclairage minimum de 1 lux au niveau du plancher le long de l'axe médian de tous les passages et allées et au milieu de chaque marche, au niveau de la marche.

7.8.3.10 La conformité aux prescriptions d'uniformité doit être démontrée sur une période d'au moins 30 minutes à compter de la mise en marche de l'éclairage de secours, au moyen de mesures prises à des intervalles ne dépassant pas 2 mètres».

Annexe 4, figure 20, modification sans objet en français.

Annexe 4, figure 26, modifier comme suit:

«Réservé».

Annexe 7, paragraphe 1.1, modifier comme suit:

«1.1 Dimensions minimales des issues

Le tableau suivant indique les dimensions minimales des divers types d'issues:

<i>Ouverture</i>	<i>Dimensions minimales</i>	<i>Remarques</i>
Porte de service	<i>Hauteur d'entrée</i> Classe A: 1 650 mm B: 1 500 mm	La hauteur d'entrée de la porte de service est mesurée par la hauteur libre comprise entre la face supérieure de la première marche et le haut de l'ouverture de la porte.
	<i>Hauteur d'ouverture</i>	La hauteur d'ouverture de la porte de service doit permettre le passage du double panneau visé au paragraphe 7.7.1.1 de l'annexe 3. Les coins supérieurs peuvent être arrondis par un arc de cercle d'un rayon maximal de 150 mm.
	<i>Largeur</i> Porte simple: 650 mm Porte double: 1 200 mm	Pour les véhicules de la classe B où la hauteur d'ouverture de la porte de service est comprise entre 1 400 et 1 500 mm, la largeur minimale d'ouverture d'une porte simple est de 750 mm. Pour tous les véhicules, la largeur de toute porte de service peut être réduite de 100 mm lorsque la mesure est faite au niveau des poignées, et de 250 mm lorsque l'empiètement d'un passage de roue ou, dans le cas de portes automatiques commandées, le mécanisme d'actionnement, ou encore l'inclinaison du pare-brise l'exige.
Porte de secours	<i>Hauteur:</i> 1 250 mm <i>Largeur:</i> 550 mm	La largeur peut être ramenée à 300 mm en cas d'empiètement d'un passage de roue, à condition que la largeur soit de 550 mm à 400 mm au-dessus du point le plus bas de l'ouverture de la porte. Les coins supérieurs peuvent être arrondis par un arc de cercle d'un rayon maximal de 150 mm.
Fenêtre de secours	<i>Superficie d'ouverture:</i> 400 000 mm <sup>2</sup>	Un rectangle de 500 mm x 700 mm doit pouvoir s'inscrire dans cette zone.
Trappe d'évacuation	<i>Superficie d'ouverture:</i> 450 000 mm <sup>2</sup>	Un rectangle de 600 mm x 700 mm doit pouvoir s'inscrire dans cette zone.

».

Annexe 7, paragraphes 1.2 à 1.2.4, supprimer.