



# Conseil économique et social

Distr. générale  
19 décembre 2023  
Français  
Original : anglais

## Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

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

#### 192<sup>e</sup> session

Genève, 5-8 mars 2024

Point 4.9.1 de l'ordre du jour provisoire

#### Accord de 1958 :

Examen de projets d'amendements à des Règlements  
ONU existants, soumis par le GRE

## Proposition de complément 3 à la série 06 d'amendements au Règlement ONU n° 10 (Compatibilité électromagnétique)

### Communication du Groupe de travail de l'éclairage et de la signalisation lumineuse\*

Le texte ci-après, adopté par le Groupe de travail de l'éclairage et de la signalisation lumineuse (GRE) à sa quatre-vingt-neuvième session (ECE/TRANS/WP.29/GRE/89, par. 37), est fondé sur le document ECE/TRANS/WP.29/GRE/2023/26. Il est soumis au Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) et au Comité d'administration de l'Accord de 1958 (AC.1) pour examen à leurs sessions de mars 2024.

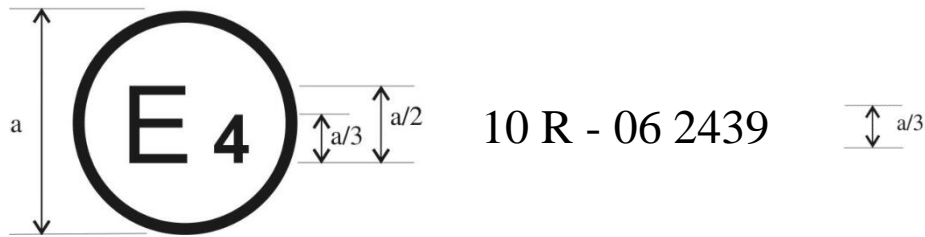
\* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour 2024 tel qu'il figure dans le projet de budget-programme pour 2024 (A/78/6 (Sect. 20), tableau 20.5), le Forum mondial a pour mission d'élaborer, d'harmoniser et de mettre à jour les Règlements ONU en vue d'améliorer les caractéristiques fonctionnelles des véhicules. Le présent document est soumis en vertu de ce mandat.



Annexe 1, modèle A, lire :

« Modèle A

(voir par. 5.2 du présent Règlement)



$a = 6 \text{ mm min.}$

La marque d'homologation ci-dessus, apposée sur un véhicule ou un SEEE, indique que le type de véhicule a été homologué aux Pays-Bas (E 4) en ce qui concerne sa compatibilité électromagnétique, en application du Règlement n° 10, sous le n° 06 2439. Le numéro d'homologation indique que l'homologation a été accordée conformément aux dispositions du Règlement n° 10 tel que modifié par la série 06 d'amendements. ».

Annexe 4,

Paragraphe 2.3.3, lire :

« 2.3.3 Faisceau de recharge

Le faisceau de recharge doit être tendu entre le réseau fictif secteur et la prise du véhicule et former un angle droit avec l'axe longitudinal du véhicule (voir fig. 3a et 3c). La longueur projetée du faisceau entre le côté du réseau fictif secteur et le côté du véhicule est égale à 0,8 (+0,2/-0) m, comme indiqué aux figures 3b et 3d.

Si le faisceau est plus long, la longueur excédentaire doit être pliée en accordéon sur une largeur inférieure à 0,5 m, environ à mi-chemin entre le réseau fictif secteur et le véhicule. Si cela est impossible en raison du nombre de câbles ou de la rigidité du faisceau, ou parce que l'essai est réalisé sur l'installation de l'utilisateur, la disposition de la longueur excédentaire doit être indiquée avec précision dans le procès-verbal d'essai.

Le faisceau de recharge doit pendre verticalement sur le côté du véhicule à une distance de 100 (+200/-0) mm de la carrosserie.

L'ensemble du faisceau doit être placé sur un matériau non conducteur, à faible permittivité relative (constante diélectrique) ( $\epsilon_r \leq 1,4$ ), à (100 ± 25) mm au-dessus du plan de masse (enceinte blindée anéchoïque) ou du sol (site d'essai extérieur). ».

Paragraphe 2.4.4, lire :

« 2.4.4 Faisceau de communication local/privé de recharge

Le faisceau de communication local/privé de recharge doit être tendu entre, d'une part, le réseau fictif secteur, le réseau fictif courant continu et le réseau fictif asymétrique et, d'autre part, la prise du véhicule, et doit former un angle droit avec l'axe longitudinal du véhicule (voir fig. 3e et 3g). La longueur projetée du faisceau entre le côté du réseau fictif secteur et le côté du véhicule est égale à 0,8 (+0,2/-0) m, comme indiqué aux figures 3f et 3h.

Si le faisceau est plus long, la longueur excédentaire doit être pliée en accordéon sur une largeur inférieure à 0,5 m. Si cela est impossible en raison du nombre de câbles ou de la rigidité du faisceau, ou parce que l'essai est réalisé sur l'installation de l'utilisateur, la disposition de la longueur excédentaire doit être indiquée avec précision dans le procès-verbal d'essai.

Le faisceau de communication local/privé de recharge doit pendre verticalement sur le côté du véhicule à une distance de 100 (+200/-0) mm de la carrosserie.

L'ensemble du faisceau doit être placé sur un matériau non conducteur, à faible permittivité relative (constante diélectrique) ( $\epsilon_r \leq 1,4$ ), à (100 ± 25) mm au-dessus du plan de masse (enceinte blindée anéchoïque) ou du sol (site d'essai extérieur). ».

*Annexe 6,*

*Paragraphe 2.3.3, lire :*

« 2.3.3 Faisceau de recharge

Le faisceau de recharge doit être tendu entre le réseau fictif secteur et la prise du véhicule et former un angle droit avec l'axe longitudinal du véhicule (voir fig. 4a et 4c). La longueur projetée du faisceau entre le côté du réseau fictif secteur et le côté du véhicule est égale à 0,8 (+0,2/-0) m, comme indiqué aux figures 4b et 4d.

Si le faisceau est plus long, la longueur excédentaire doit être pliée en accordéon sur une largeur inférieure à 0,5 m, environ à mi-chemin entre le réseau fictif secteur et le véhicule. Si cela est impossible en raison du nombre de câbles ou de la rigidité du faisceau, ou parce que l'essai est réalisé sur l'installation de l'utilisateur, la disposition de la longueur excédentaire doit être indiquée avec précision dans le procès-verbal d'essai.

Le faisceau de recharge doit pendre verticalement sur le côté du véhicule à une distance de 100 (+200/-0) mm de la carrosserie.

L'ensemble du faisceau doit être placé sur un matériau non conducteur, à faible permittivité relative (constante diélectrique) ( $\epsilon_r \leq 1,4$ ), à (100 ± 25) mm au-dessus du plan de masse (enceinte blindée anéchoïque) ou du sol (site d'essai extérieur). ».

*Paragraphe 2.4.4, lire :*

« 2.4.4 Faisceau de communication local/privé de recharge

Le faisceau de communication local/privé de recharge doit être tendu entre, d'une part, le réseau fictif secteur, le réseau fictif recharge courant continu et le réseau fictif asymétrique et, d'autre part, la prise du véhicule, et doit former un angle droit avec l'axe longitudinal du véhicule (voir fig. 4e et 4g). La longueur projetée du faisceau entre le côté du réseau fictif secteur et le côté du véhicule est égale à 0,8 (+0,2/-0) m, comme indiqué aux figures 4f et 4h.

Si le faisceau est trop long, la longueur excédentaire doit être pliée en accordéon sur une largeur inférieure à 0,5 m. Si cela est impossible en raison du nombre de câbles ou de la rigidité du faisceau, ou parce que l'essai est réalisé sur l'installation de l'utilisateur, la disposition de la longueur excédentaire doit être indiquée avec précision dans le procès-verbal d'essai.

Le faisceau de communication local/privé de recharge doit pendre verticalement sur le côté du véhicule à une distance de 100 (+200/-0) mm de la carrosserie.

L'ensemble du faisceau doit être placé sur un matériau non conducteur, à faible permittivité relative (constante diélectrique) ( $\epsilon_r \leq 1,4$ ), à (100 ± 25) mm au-dessus du plan de masse (enceinte blindée anéchoïque) ou du sol (site d'essai extérieur). ».