Journal officiel
de l'Union européenne

FR
Série L

2026/2500

13.11.2026

Seuls les textes originaux de la CEE (ONU) ont un effet légal en vertu du droit public international. Le statut et la date d'entrée en vigueur du présent règlement sont à vérifier dans la dernière version du document de statut TRANS/WP.29/343 de la CEE (ONU), disponible à l'adresse suivante: https://unece.org/status-1958-agreement-and-annexed-regulations

Règlement ONU n°174 - Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne les témoins de port de ceinture [2026/2500]

Comprenant tout le texte valide jusqu'à:
Complément 1 à la série 01 d'amendements - Date d'entrée en vigueur : janvier 2027 (à confirmer)

Le présent document est communiqué uniquement à titre d'information. Le texte authentique, juridiquement contraignant, est celui des documents suivants :

ECE/TRANS/WP.29/2024/153
ECE/TRANS/WP.29/2025/48
ECE/TRANS/WP.29/2025/135
ECE/TRANS/WP.29/2026/72
WP.29-199-10

Table des matières

Réglementation

0. Introduction
1. Champ d'application
2. Définitions
3. Demande d'homologation
4. Homologation
5. Spécifications générales
6. Conformité de la production
7. Sanctions pour non-conformité de la production
8. Modifications et extension de l'homologation
9. Arrêt définitif de la production
10. Noms et adresses des services techniques chargés des essais d'homologation et des autorités d'homologation de type
11. Dispositions transitoires

Annexes

1 Communication
2 Exemple de marque d'homologation
3 Essais du témoin de port de ceinture

0. Introduction

0.1 En ce qui concerne la version originale du Règlement ONU n° 174 :

0.1.1 À la soixante-treizième session du Groupe de travail de la sécurité passive (GRSP), tenue en mai 2023, il a été décidé de scinder le Règlement ONU n° 16 en trois Règlements ONU qui porteraient sur :

a) Les ceintures de sécurité et les systèmes de retenue (composants) ;

b) L'installation des ceintures de sécurité et des systèmes de retenue pour enfants (véhicule) ;

c) Les témoins de port de ceinture (véhicule).

0.1.2 Le present Règlement ONU n° 174 concerne les prescriptions particulières et le processus d'homologation d'un type de véhicule en ce qui concerne ses témoins de port de ceinture. Les prescriptions sont reprises du Règlement ONU n° 16 tel qu'il a été modifié par la série 09 d'amendements.

0.2 En ce qui concerne la série 01 d'amendements :

0.2.1 Les modifications qu'il est proposé d'apporter au paragraphe 5.1.3 visent à préciser quels strapontins sont exemptés des prescriptions relatives au témoin de port de ceinture. Par "montés dans les couloirs d'accès des véhicules de catégorie M_2 ou M_3", on qualifie les strapontins situés dans les entrées et les sorties des autobus et des autocars, ainsi que les strapontins repliés ou escamotés, conçus pour un usage occasionnel, dans les couloirs de ces types de véhicules. Par "montés dans les véhicules de catégorie N_1 ou N_2 pour permettre au conducteur d'entrer dans le véhicule ou d'en sortir en toute sécurité par la portière avant du côté passager", on qualifie les strapontins que l'on trouve généralement dans les camionnettes de livraison, dont le conducteur passe souvent par la portière avant du côté passager pour sortir du véhicule en toute sécurité (du côté opposé à la circulation)[1].

0.2.2 L'avertissement de premier niveau doit se déclencher que la boîte de vitesses soit au point mort ou non. Par conséquent, l'alinéa c) du paragraphe 1 de l'annexe 3 est supprimé.

0.2.3 Dans le cas des véhicules non équipés d'un dispositif classique d'activation du système de propulsion, la définition du terme "commutateur de contact du véhicule" est harmonisée avec celle figurant dans d'autres règlements, notamment le Règlement ONU n° 159, et l'expression "commutateur de contact" est remplacée par l'expression "commutateur de contact du véhicule".

0.2.4 Si le commutateur de contact du véhicule est activé à distance, le premier cycle de l'avertissement de premier niveau peut être déjà terminé au moment où le conducteur monte dans le véhicule. La phrase ajoutée au paragraphe 5.2.3.1 vise à garantir que le conducteur voit quand même l'avertissement de premier niveau lorsqu'il monte dans le véhicule.

0.2.5 Au cours d'un appel d'urgence, il devrait être possible de communiquer oralement de façon claire à l'intérieur du véhicule sans être gêné par l'avertissement sonore.

0.3 En ce qui concerne le complément 1 à la série 01 d'amendements :

0.3.1 Le présent Règlement est modifié pour tenir compte des véhicules de la catégorie X ([1]). Les véhicules de la catégorie Y[1] n'entrent pas dans son champ d'application.

0.3.2 À l'origine, le Règlement a été rédigé pour des véhicules avec conducteur et commandes de conduite manuelles. L'objectif de cet amendement est de conserver l'esprit du Règlement en étendant l'application des dispositions aux véhicules à bord desquels il n'y a ni conducteur ni commande de conduite manuelle. En l'absence de conducteur ou de commande de conduite manuelle, les dispositions s'y rapportant ne doivent pas être prises en compte si elles ne sont pas déjà visées par le présent amendement.

0.3.3 Dans le cas des véhicules équipés d'un système de conduite automatisé[1], à l'exception de ceux de la catégorie X, aucune disposition spéciale ni exemption ne s'applique en mode de conduite manuel. Si une fonctionnalité du système de conduite automatisé est active, les prescriptions relatives aux systèmes de conduite automatisés correspondantes s'appliquent.

0.3.4 Le paragraphe 2.1 est modifié, car certaines de ses dispositions figurent au paragraphe 5.

([1]) Selon les définitions figurant dans la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3), document ECE/TRANS/WP29/78/Rev.8 (https://unece.org/transport/vehicle-regulations/wp29/ resolutions).

1. Champ d'application

1.1 Le présent Règlement s'applique à toutes les places assises des véhicules des catégories M et N[1] équipées de ceintures de sécurité en ce qui concerne les témoins de port de ceinture.

1.2 Il ne s'applique pas aux véhicules de la catégorie Y.

2. Définitions

2.1 Par «*témoin de port de ceinture*», on entend un système servant à prévenir le conducteur que l'un des occupants n'a pas bouclé sa ceinture de sécurité. Le système détecte les ceintures non bouclées et prévient le conducteur par un avertissement de premier niveau puis par un avertissement de second niveau.

Lorsqu'une ADSF-2 est active, on entend par "témoin de port de ceinture" un système servant à envoyer un signal logique au système de conduite automatisé pour indiquer que l'un des occupants n'a pas bouclé sa ceinture de sécurité et à prévenir ledit occupant.

2.2 Par «*avertissement visuel*», on entend un avertissement donné par un signal visuel (lumineux, clignotant ou affichage d'un symbole ou d'un message).

2.3 Par «*avertissement sonore*», on entend un avertissement donné par un signal sonore.

2.4 Par «*avertissement de premier niveau*», on entend un avertissement visuel qui se déclenche si, lorsque le contact moteur est mis ou le commutateur de contact est actionné, la ceinture de l'un des occupants n'est pas bouclée. L'avertissement visuel peut être assorti d'un avertissement sonore.

2.5 Par «*avertissement de second niveau*», on entend un avertissement visuel et sonore qui se déclenche si, lorsque le véhicule est conduit conformément aux paragraphes 5.2.4.1.1 à 5.2.4.1.3, un occupant n'a pas bouclé sa ceinture ou la détache, en fonction des prescriptions qui s'appliquent à la place assise qu'il occupe.

2.6 Par «*ceinture de sécurité non bouclée*», on entend, au choix du constructeur, soit que la ceinture d'un occupant n'est pas bouclée, soit que la longueur de sangle déroulée est inférieure à la longueur de sangle nécessaire pour boucler la ceinture d'un siège inoccupé placé dans sa position la plus en arrière.

2.7 Par «*véhicule en utilisation normale*», on entend un véhicule circulant en marche avant à une vitesse supérieure à 10 km/h.

2.8 Par «*type de véhicule en ce qui concerne le témoin de port de ceinture*», on entend des véhicules ne présentant pas entre eux de différences en ce qui concerne l'emplacement de l'avertissement visuel, le type d'avertissement sonore, la stratégie relative aux avertissements de premier niveau et de second niveau et le nombre maximal de places assises.

2.9 Par «*ceinture de sécurité (ceinture)*», on entend un assemblage de sangles avec boucle de fermeture, dispositifs de réglage et pièces de fixation pouvant être ancré à l'intérieur d'un véhicule à moteur et conçu de manière à réduire le risque de blessures pour l'utilisateur en cas de collision ou de décélération brusque du véhicule, en limitant les possibilités de mouvement du corps de l'utilisateur. Cet assemblage est désigné d'une façon générale par le terme «ceinture», qui englobe également tout dispositif d'absorption d'énergie ou de rétraction de la ceinture.

2.9.1 Par «*ceinture abdominale*», on entend une ceinture deux points passant devant le corps de l'utilisateur à la hauteur du bassin.

2.9.2 Par «*ceinture diagonale*», on entend une ceinture passant en diagonale devant le thorax, de la hanche jusqu'à l'épaule du côté opposé.

2.9.3 Par «*ceinture trois points*», on entend une ceinture constituée essentiellement d'une sangle abdominale combinée à une sangle diagonale.

2.9.4 Par «*ceinture du type S*», on entend une ceinture autre qu'une ceinture de sécurité trois points ou une ceinture abdominale.

2.9.5 Par «*ceinture harnais*», on entend une ceinture du type S comprenant une sangle abdominale et des bretelles ; une ceinture harnais peut être complétée par une sangle d'entrejambe.

2.10 Par «*sangle*», on entend un élément souple destiné à maintenir le corps et à transmettre les efforts aux ancrages.

2.11 Par «*boucle de fermeture*», on entend un dispositif à déverrouillage rapide, permettant à l'utilisateur d'être maintenu par la ceinture. La boucle peut comprendre le dispositif de réglage, sauf dans le cas d'une boucle de ceinture harnais.

2.12 Par «*dispositif de réglage de la ceinture*», on entend un dispositif permettant de régler la ceinture selon les besoins de l'utilisateur individuel et la position du siège. Le dispositif de réglage peut soit faire partie de la boucle, soit être un rétracteur ou toute autre partie de la ceinture de sécurité.

2.13 Par «*rétracteur*», on entend un dispositif pour le logement en partie ou en totalité de la sangle d'une ceinture de sécurité.

2.14 Par «*siège*», on entend une structure faisant ou non partie intégrante de la structure du véhicule, y compris sa garniture, offrant une place assise pour un adulte. Le terme désigne aussi bien un siège individuel que la partie d'une banquette correspondant à une place assise.

2.14.1 Par «*siège avant*», on entend tout siège dont le «point H le plus avancé» est situé dans le plan transversal vertical passant par le point R du conducteur ou à l'avant de ce plan. Pour les véhicules de la catégorie X, on doit prendre le point R du siège passager situé le plus en avant au lieu du point R du siège du conducteur.

2.14.2 Par «*siège orienté vers l'avant*», on entend un siège pouvant être utilisé lorsque le véhicule est en mouvement et qui est orienté vers l'avant du véhicule de manière que le plan vertical de symétrie du siège forme un angle inférieur à +10° ou -10° par rapport au plan vertical de symétrie du véhicule.

2.14.3 Par «*siège orienté vers l'arrière*», on entend un siège pouvant être utilisé lorsque le véhicule est en mouvement et qui est orienté vers l'arrière du véhicule de manière que le plan vertical de symétrie du siège forme un angle inférieur à +10° ou -10° par rapport au plan vertical de symétrie du véhicule.

2.14.4 Par «*siège orienté vers le côté*», on entend un siège pouvant être utilisé lorsque le véhicule est en mouvement et qui est orienté vers un côté du véhicule de manière que le plan vertical de symétrie du siège forme un angle de 90° (±10°) par rapport au plan vertical de symétrie du véhicule.

2.15 Par «*groupe de sièges*», on entend une banquette ou des sièges distincts mais côte à côte (c'est-à-dire fixés de telle manière que les ancrages avant de l'un de ces sièges soient alignés sur les ancrages avant ou arrière d'un autre siège ou situés entre les ancrages de cet autre siège) et offrant une ou plusieurs places assises pour adultes.

2.16 Par «*banquette*», on entend une structure complète avec sa garniture, offrant au moins deux places assises pour adultes.

2.17 Par «*ancrage du siège*», on entend le système de fixation de l'ensemble du siège à la structure du véhicule, y compris les parties en cause de la structure du véhicule.

2.18 Par "*commutateur de contact du véhicule*", on entend le dispositif par lequel le système électronique embarqué du véhicule passe d'un mode d'arrêt, comme dans le cas d'un véhicule stationné sans que le conducteur soit présent, à un mode de fonctionnement normal (le véhicule étant "prêt à démarrer").

2.19 Par *"fonctionnalité de système de conduite automatisé de type 1 (ADSF-1)"*, on entend une fonctionnalité du système de conduite automatisé qui comprend une procédure de secours nécessitant un utilisateur de secours.

2.20 Par *"fonctionnalité de système de conduite automatisé de type 2 (ADSF-2)"*, on entend une fonctionnalité du système de conduite automatisé qui ne comprend pas de procédure de secours nécessitant un utilisateur de secours.

3. Demande d'homologation

3.1.1 La demande d'homologation d'un type de véhicule en ce qui concerne le témoin de port de ceinture doit être présentée par le constructeur du véhicule ou son représentant dûment accrédité, conformément à la procédure définie dans l'annexe 3 de l'Accord (E/ECE/TRANS/505/Rev.3).

3.1.2 Elle doit être accompagnée des pièces mentionnées ci-après et des indications suivantes :

3.1.2.1 Des dessins donnant une vue d'ensemble de la structure du véhicule à une échelle appropriée, avec l'indication des emplacements des ceintures de sécurité ;

3.1.2.2 Une description du type de ceinture de sécurité ;

3.1.2.3 Une description du système témoin de port de ceinture.

3.1.3 Un véhicule représentatif du type à homologuer doit être présenté au service technique chargé des essais d'homologation.

4. Homologation

4.1 Si le véhicule présenté à l'homologation au titre du présent Règlement satisfait aux prescriptions dudit Règlement, l'homologation doit être accordée pour ce type de véhicule.

4.2 Un numéro d'homologation doit être attribué à chaque type homologué conformément à l'annexe 4 de l'Accord (E/ECE/TRANS/505/Rev.3).

4.3 Il convient de communiquer aux Parties contractantes à l'Accord de 1958 appliquant le présent Règlement la délivrance, l'extension, le refus ou le retrait de l'homologation ou l'arrêt définitif de la production d'un type de véhicule au titre dudit Règlement au moyen d'une fiche conforme au modèle visé à l'annexe 1.

4.4 Sur tout véhicule conforme à un type de véhicule homologué au titre du présent Règlement, il doit être apposé de manière visible, à un endroit facilement accessible et indiqué sur la fiche d'homologation, une marque d'homologation internationale composée :

4.4.1 D'un cercle à l'intérieur duquel est placée la lettre «E» suivie du numéro distinctif du pays ayant délivré l'homologation ([2]) ;

4.4.2 Du numéro dudit Règlement, suivi de la lettre R, d'un tiret et du numéro d'homologation, placés à la droite du cercle prescrit au paragraphe 4.5.1 ci-dessus.

4.5 Si le véhicule est conforme à un type homologué au titre d'un ou de plusieurs autres Règlements annexés à l'Accord dans le pays qui a accordé l'homologation au titre du présent Règlement, il n'est pas nécessaire de répéter le symbole prescrit au paragraphe 4.4.1 ci-dessus ; en pareil cas, les numéros de Règlement et d'homologation ainsi que les symboles additionnels de tous les Règlements au titre desquels l'homologation a été accordée par le même pays doivent être inscrits les uns au-dessous des autres à droite du symbole prescrit au paragraphe 4.4.1.

([2]) Les numéros distinctifs des Parties contractantes à l'Accord de 1958 sont indiqués à l'annexe 3 de la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3), document ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.8, annexe 3 (https://unece.org/transport/vehicle-regulations/wp29/resolutions).

4.6 La marque d'homologation doit être nettement lisible et indélébile.

4.7 La marque d'homologation doit être placée sur la plaque signalétique du véhicule apposée par le constructeur ou à proximité.

4.8 On trouvera à l'annexe 2 du présent Règlement un exemple de marque d'homologation.

5. Spécifications générales

5.1 Prescriptions applicables à certaines places assises et dérogations

5.1.1 Le siège du conducteur des véhicules des catégories M et N ainsi que les autres sièges de la même rangée doivent être équipés d'un témoin de port de ceinture conforme aux prescriptions du paragraphe 5.3. Pour les véhicules de la catégorie X, les places assises de la première rangée des véhicules des catégories M et N doivent être équipées d'un témoin de port de ceinture satisfaisant aux prescriptions du paragraphe 5.3.

5.1.2 Toutes les places assises de la ou des rangées de sièges arrière des véhicules des catégories M_1 et N_1 doivent être équipées d'un témoin de port de ceinture satisfaisant aux prescriptions du paragraphe 5.4.

Si le constructeur du véhicule équipe d'un témoin de port de ceinture un siège arrière d'une autre catégorie de véhicule, ce témoin peut être homologué au titre du présent Règlement.

5.1.3 Le témoin de port de ceinture n'est pas obligatoire sur les strapontins (qui sont généralement repliés ou escamotés et conçus pour un usage occasionnel, sont montés dans les couloirs d'accès des véhicules de catégorie M_2 ou M_3 ou sont montés dans les véhicules de catégorie N_1 ou N_2 pour permettre au conducteur d'entrer dans le véhicule ou d'en sortir en toute sécurité par la portière avant du côté passager), ni sur les places assises équipées d'une ceinture de type S (par exemple, une ceinture harnais).

Nonobstant les paragraphes 5.1.1 et 5.1.2 ci-dessus, les témoins de port de ceinture ne sont pas exigés non plus aux places arrière des ambulances, des corbillards et des autocaravanes, ni pour les sièges des véhicules de transport de personnes handicapées et des véhicules destinés aux forces armées, à la protection civile, aux pompiers et aux forces de maintien de l'ordre.

5.1.4 Le témoin de port de ceinture peut être commandé par un système de conduite automatisé à condition que celui-ci garantisse un niveau de sécurité équivalent.

5.2 Prescriptions générales

5.2.1 Avertissement visuel

5.2.1.1 Le dispositif d'avertissement visuel doit être situé de façon à être visible et reconnaissable par le conducteur de jour comme de nuit et ne doit pas pouvoir être confondu avec un autre dispositif d'avertissement.

5.2.1.2 L'avertissement visuel doit être donné par un témoin continu ou clignotant.

5.2.2 Avertissement sonore

5.2.2.1 L'avertissement sonore doit consister en un signal sonore continu ou intermittent (la durée des silences ne doit pas excéder 1 s) ou en un message vocal continu. S'il s'agit d'un message vocal, le constructeur du véhicule doit veiller à ce que les langues dans lesquelles il peut être formulé soient celles des pays auxquels le véhicule est destiné.

5.2.2.2 L'avertissement sonore doit être facilement identifié par le conducteur.

5.2.3 Avertissement de premier niveau

5.2.3.1 L'alerte de premier niveau doit être au moins une alerte visuelle activée pendant 30 secondes ou plus pour les places assises visées au paragraphe 5.1.1 et pendant 60 secondes ou plus pour celles qui sont visées au paragraphe 5.1.2, lorsque la ceinture de sécurité d'au moins un des sièges n'est pas bouclée et que le contact moteur est mis ou que le commutateur de contact est activé.

Lorsqu'une ADSF-2 est active, les dispositions du paragraphe 5.1.4 s'appliquent.

Si le commutateur de contact du véhicule a été activé à distance, l'alerte de premier niveau doit s'activer ou se réactiver une fois que le conducteur est monté dans le véhicule ou que sa présence est détectée.

5.2.3.2 L'avertissement de premier niveau peut s'arrêter lorsque :

a) La ou les ceintures de sécurité ayant déclenché l'avertissement sont bouclées ; ou

b) Le ou les sièges ayant déclenché l'avertissement ne sont plus occupés.

5.2.3.3 L'activation de l'avertissement de premier niveau est vérifiée selon la procédure d'essai définie à l'annexe 3, paragraphe 1.

5.2.4 Avertissement de second niveau

5.2.4.1 L'avertissement de second niveau est un avertissement à la fois visuel et sonore activé pendant au moins 30 secondes sans compter les périodes où l'avertissement pourrait s'arrêter pendant 3 secondes au plus lorsque soit une seule soit plusieurs des conditions énoncées aux paragraphes 5.2.4.1.1 à 5.2.4.1.3, au choix du constructeur, sont remplies. L'avertissement de second niveau doit remplacer l'avertissement de premier niveau alors que celui-ci est encore actif.

Lorsqu'une ADSF-2 est active, les dispositions du paragraphe 5.1.4 s'appliquent.

5.2.4.1.1 La distance parcourue est supérieure à la valeur seuil de déclenchement, qui ne doit pas être supérieure à 500 m. La distance pendant laquelle le véhicule n'est pas en utilisation normale doit être exclue.

5.2.4.1.2 La vitesse du véhicule est supérieure à la valeur seuil de déclenchement, qui ne doit pas être supérieure à 25 km/h.

5.2.4.1.3 La durée d'utilisation (moteur tournant, système de propulsion activé, etc.) est supérieure à la valeur seuil de déclenchement, qui ne doit pas être supérieure à 60 secondes. La durée de l'avertissement de premier niveau ainsi que le temps durant lequel le véhicule n'est pas en utilisation normale doivent être exclus.

5.2.4.2 Les valeurs seuils de déclenchement du témoin de port de ceinture indiquées aux paragraphes 5.2.4.1.1 à 5.2.4.1.3 peuvent être redéfinies lorsque :

a) L'une des portes a été ouverte alors que le véhicule n'était pas en utilisation normale ; ou

b) Le ou les sièges ayant déclenché l'avertissement ne sont plus occupés.

5.2.4.3 L'avertissement de second niveau peut s'arrêter lorsque :

a) La ou les ceintures de sécurité ayant déclenché l'avertissement sont bouclées ;

b) Le véhicule cesse d'être en utilisation normale ; ou

c) Le ou les sièges ayant déclenché l'avertissement ne sont plus occupés.

5.2.4.4 L'avertissement de second niveau doit se réactiver pendant le restant de la durée prescrite lorsque soit une seule soit plusieurs des conditions énoncées aux paragraphes 5.2.4.1.1 à 5.2.4.1.3, au choix du constructeur, sont de nouveau remplies.

5.2.4.5 Dans le cas du débouclage d'une ceinture de sécurité dans la situation décrite aux paragraphes 5.3.3 et 5.4.5, les valeurs seuils fixées aux paragraphes 5.2.4.1.1 à 5.2.4.1.3 sont mesurées à partir du moment où la ceinture est détachée.

5.2.4.6 L'activation de l'avertissement de second niveau est vérifiée selon la procédure d'essai définie à l'annexe 3, paragraphe 2.

5.3 Témoin de port de ceinture des sièges de la rangée du conducteur et, pour les véhicules de la catégorie X, témoin de port de ceinture du ou des sièges de la première rangée.

5.3.1 Les témoins de port de ceinture destinés au conducteur et aux occupants des sièges de la rangée du conducteur et, pour les véhicules de la catégorie X, les témoins de port de ceinture destinés aux occupants des sièges de la première rangée doivent satisfaire aux prescriptions du paragraphe 5.2.

5.3.2 L'avertissement visuel doit être représenté au moyen de la couleur et du symbole indiqués au point n° 21 du tableau 1 du Règlement ONU n° 121.

5.3.3 L'avertissement de second niveau doit être activé lorsqu'une ceinture de sécurité n'est pas bouclée ou est détachée alors que le véhicule est en utilisation normale et que soit une seule soit plusieurs des conditions énoncées aux paragraphes 5.2.4.1.1 à 5.2.4.1.3, au choix du constructeur, sont remplies.

5.4 Témoin de port de ceinture des sièges de la ou des rangées arrière

5.4.1 Les témoins de port de ceinture des sièges de la ou des rangées arrière doivent satisfaire aux prescriptions du paragraphe 5.2.

5.4.2 L'avertissement visuel doit couvrir au moins toutes les places arrière pour permettre au conducteur de savoir de sa place sur quels sièges la ceinture n'est pas bouclée. Lorsqu'une ADSF-2 est active, le paragraphe 5.1.4 s'applique. Pour les véhicules dans lesquels le conducteur sait quels sont les sièges occupés, il n'est pas nécessaire que l'avertissement visuel signale les ceintures non bouclées sur les sièges qui sont inoccupés. Pour les sièges qui peuvent être fixés dans les différentes positions prévues à l'intérieur du véhicule (par exemple lorsqu'ils sont montés sur un rail au plancher), l'avertissement visuel doit au moins signaler toute ceinture de sécurité arrière non bouclée.

5.4.3 La couleur de l'avertissement visuel peut être une couleur autre que le rouge, et dans le cas des ceintures de sécurité visées au paragraphe 5.1.2, l'avertissement visuel peut contenir d'autres symboles que ceux qui sont prévus dans le Règlement ONU n° 121. De plus, le conducteur peut annuler, par une action délibérée, l'avertissement de premier niveau pour les places assises visées au paragraphe 5.1.2.

5.4.4 Un témoin commun peut être utilisé pour toutes les ceintures de sécurité visées aux paragraphes 5.1.1 et 5.1.2.

5.4.5 L'avertissement de second niveau doit être activé lorsqu'une ceinture de sécurité est détachée alors que le véhicule est en utilisation normale ou, au choix du constructeur, lorsqu'une ceinture de sécurité n'est pas bouclée ou est détachée alors que le véhicule est en utilisation normale, et que soit une seule soit plusieurs des conditions énoncées aux paragraphes 5.2.4.1.1 à 5.2.4.1.3, au choix du constructeur, sont remplies.

5.5 Le témoin de port de ceinture peut être conçu de manière à pouvoir être désactivé.

5.5.1 Dans le cas d'une désactivation de courte durée, il doit être beaucoup plus compliqué de désactiver le témoin de port de ceinture que de boucler et de détacher la ceinture (il doit s'agir d'actionner certaines commandes qui ne sont pas intégrées dans la boucle de la ceinture) et cette opération ne doit être possible que lorsque le véhicule est à l'arrêt. Si le contact moteur est coupé ou si le commutateur de contact n'est pas actionné pendant plus de 30 minutes puis le contact moteur est remis ou le commutateur de contact est réactionné, le témoin de port de ceinture brièvement désactivé doit se réactiver. Une désactivation de courte durée de l'avertissement ou des avertissements visuels correspondants ne doit pas être possible.

5.5.2 Dans le cas d'une désactivation de longue durée, la désactivation doit nécessiter une séquence d'opérations qui sont détaillées uniquement dans le manuel technique du constructeur et/ou qui nécessitent l'utilisation d'outils (mécaniques, électriques, numériques, etc.) qui ne sont pas fournis avec le véhicule. Une désactivation de longue durée de l'avertissement ou des avertissements visuels correspondants ne doit pas être possible.

5.5.3 Si le système d'appel d'urgence en cas d'accident est activé, le signal sonore de l'alerte de second niveau peut être désactivé.

5.6 Prescriptions relatives à la connexion d'un système témoin de port de ceinture pour les sièges amovibles

5.6.1 Sièges amovibles sans connexion manuelle

5.6.1.1 La connexion doit être automatique lorsque le siège est installé dans le véhicule.

5.6.2 Sièges amovibles avec connexion manuelle

5.6.2.1 Les connecteurs des sièges amovibles doivent être facilement visibles pendant l'installation.

5.6.2.2 Le véhicule doit porter une étiquette faisant figurer un pictogramme, éventuellement accompagné d'un texte explicatif, qui indique l'objet de la connexion et les modalités de connexion et de déconnexion du système témoin de port de ceinture.

5.6.2.3 L'étiquette doit être apposée de façon permanente sur le véhicule et placée de manière à être clairement visible pendant l'installation.

5.6.2.4 Si un connecteur est mal branché ou débranché pour les sièges amovibles visés au paragraphe 5.1.1, un avertissement visible par le conducteur doit être activé pendant 30 secondes lorsque le contact moteur est mis ou que le commutateur de contact est actionné.

5.6.2.5 Pour les sièges amovibles visés au paragraphe 5.1.2, l'avertissement visuel visé au paragraphe 5.4.2 doit couvrir au moins toutes les places arrière pour permettre au conducteur de savoir de sa place si le connecteur de l'un quelconque des sièges amovibles est mal branché ou débranché, et être activé pendant 60 secondes lorsque le contact moteur est mis ou que le commutateur de contact est actionné.

Pour les sièges qui peuvent être fixés dans les différentes positions prévues à l'intérieur du véhicule (par exemple s'ils sont montés sur un rail au plancher), l'avertissement visuel doit au moins signaler si le connecteur de l'un quelconque des sièges amovibles arrière est mal branché ou débranché.

5.6.3 La présence ou l'absence du siège amovible ne doit pas compromettre le fonctionnement du système témoin de port de ceinture des autres places assises.

5.6.4 Le système témoin de port de ceinture des sièges amovibles ne doit donner aucune fausse indication concernant le port de ceinture, que les sièges soient installés ou non dans le véhicule.

5.7 Les types de véhicules des catégories M et N homologués avant le 1er septembre 2026 au titre du Règlement ONU no 16 tel que modifié par la série 08 d'amendements ou avant le 1er septembre 2027 au titre dudit Règlement tel que modifié par la série 09 d'amendements sont réputés conformes aux prescriptions du paragraphe 5 du présent Règlement.

6. Conformité de la production

Les procédures de contrôle de la conformité de la production doivent correspondre à celles qui sont énoncées à l'annexe 1 de l'Accord (E/ECE/TRANS/505/Rev.3) et satisfaire aux prescriptions suivantes :

Tout véhicule faisant l'objet d'une homologation au titre du présent Règlement doit être conforme au type homologué en satisfaisant aux prescriptions du paragraphe 5 ci-dessus.

7. Sanctions pour non-conformité de la production

7.1 L'homologation délivrée pour un type de véhicule au titre du présent Règlement peut être retirée si la condition énoncée au paragraphe 6.1 ci-dessus n'est pas respectée.

7.2 Si une Partie contractante à l'Accord appliquant le présent Règlement retire une homologation qu'elle a précédemment accordée, elle doit en aviser immédiatement les autres Parties contractantes appliquant ledit Règlement au moyen d'une fiche de communication conforme au modèle visé à l'annexe 1.

8. Modifications et extension de l'homologation

8.1 Toute modification du type de véhicule concernant le présent Règlement doit être signalée à l'autorité qui a homologué le type visé. Celle-ci peut alors :

a) Soit décider, en concertation avec le constructeur, qu'il convient d'accorder une nouvelle homologation de type ;

b) Soit appliquer la procédure décrite au paragraphe 8.1.1 (révision) et, le cas échéant, la procédure décrite au paragraphe 8.1.2 (extension).

8.1.1 Révision

Si des renseignements consignés dans le dossier d'information ont été modifiés et que l'autorité d'homologation de type considère que ces modifications ne risquent pas d'avoir de conséquences néfastes notables, et, en tout cas, que le véhicule satisfait encore aux prescriptions, lesdites modifications sont qualifiées de «révisions».

En pareil cas, l'autorité d'homologation de type doit publier les pages révisées du dossier d'information, en faisant clairement apparaître sur chacune d'elles la nature des modifications et la date de republication. Une version de synthèse actualisée du dossier d'information, accompagnée d'une description détaillée de la modification, est réputée satisfaire à cette prescription.

8.1.2 Extension

La modification est considérée comme une «extension» si, outre les modifications apportées aux renseignements consignés dans le dossier d'information :

a) D'autres contrôles ou essais sont nécessaires ;

b) Une quelconque information figurant sur la fiche de communication (à l'exception des pièces jointes) a été modifiée ; ou

c) L'homologation au titre d'une série ultérieure d'amendements est demandée après l'entrée en vigueur de ladite série.

8.2 Il convient de communiquer aux Parties contractantes à l'Accord appliquant le présent Règlement la confirmation, l'extension ou le refus de l'homologation suivant la procédure indiquée au paragraphe 4.3 ci-dessus. En outre, la liste des pièces constituant le dossier d'information et des procès-verbaux d'essai, annexée à la fiche de communication de l'annexe 1, doit être modifiée en conséquence de manière que soit indiquée la date de la révision ou de l'extension la plus récente.

8.3 L'autorité d'homologation de type qui délivre l'extension d'homologation doit attribuer un numéro de série à chaque fiche de communication établie pour une telle extension.

9. Arrêt définitif de la production

Si le titulaire d'une homologation arrête définitivement la production d'un type de véhicule homologué au titre du présent Règlement, il doit en informer l'autorité qui a délivré l'homologation, laquelle doit, à son tour, en informer les autres Parties à l'Accord de 1958 appliquant ledit Règlement au moyen d'une fiche de communication conforme au modèle visé à l'annexe 1.

10. Noms et adresses des services techniques chargés des essais d'homologation et des autorités d'homologation de type

Les Parties contractantes à l'Accord de 1958 appliquant le présent Règlement doivent communiquer au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies les noms et adresses des services techniques chargés des essais d'homologation et ceux des autorités qui délivrent les homologations et auxquelles doivent être envoyées les fiches de communication concernant la délivrance, l'extension, le refus ou le retrait d'une homologation établies dans les autres pays.

11. Dispositions transitoires

11.1 Dispositions générales

11.1.1 Les Parties contractantes appliquant le présent Règlement sont en droit d'accorder des homologations de type au titre de l'une quelconque des précédentes séries d'amendements audit Règlement.

11.1.2 Les Parties contractantes appliquant le présent Règlement devront continuer d'accorder des extensions pour les homologations existantes délivrées au titre de l'une quelconque des précédentes séries d'amendements audit Règlement.

11.2 Dispositions transitoires applicables à la série 01 d'amendements

11.2.1 À compter de la date officielle d'entrée en vigueur de la série 01 d'amendements, aucune Partie contractante appliquant le présent Règlement ne pourra refuser d'accorder des homologations de type au titre dudit Règlement tel que modifié par ladite série ou d'accepter les homologations ainsi délivrées.

11.2.2 À compter du 1er septembre 2027, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne seront plus tenues d'accepter les homologations de type accordées au titre de l'une quelconque des précédentes séries d'amendements et délivrées pour la première fois après le 1er septembre 2027.

11.2.3 Les Parties contractantes appliquant le présent Règlement devront continuer d'accepter les homologations de type accordées au titre de la version originale dudit Règlement et délivrées pour la première fois avant le 1er septembre 2027.

ANNEXE 1

Communication

(format maximal : A4 (210 x 297 mm))



Émanant de : Nom de l'administration :
……
……
……

Concernant ([2]) : Délivrance d'une homologation
Extension d'une homologation
Refus d'une homologation
Retrait d'une homologation
Arrêt définitif de la production

d'un type de véhicule en ce qui concerne les témoins de port de ceinture au titre du Règlement ONU n° 174.

N° d'homologation ……

1. Généralités : ……

1.1 Fabricant (marque commerciale du constructeur) : ……

1.2 Type et dénomination(s) commerciale(s) générale(s) : ……

1.3 Moyen d'identification du type, s'il est marqué sur le véhicule : ……

……

1.3.1 Emplacement de ce marquage : ……

1.4 Catégorie de véhicule : ……

1.5 Nom et adresse du constructeur : ……

1.6 Adresse(s) du ou des ateliers de montage : ……

1.7 Service technique chargé de la conduite des essais : ……

1.8 Date du procès-verbal d'essai : ……

1.9 Numéro du procès-verbal d'essai : ……

2. Caractéristiques générales de construction du véhicule :

2.1 Photographies ou dessins d'un véhicule représentatif : ……

([1]) Numéro distinctif du pays qui a accordé/étendu/refusé/retiré l'homologation (voir les dispositions du Règlement relatives à l'homologation).
([2]) Biffer les mentions inutiles.

3. Carrosserie :

3.1 Sièges :

3.1.1 Nombre : .....

3.1.2 Emplacement et agencement : .....

3.1.2.1 Place(s) assise(s) destinée(s) à être utilisées uniquement lorsque le véhicule est à l'arrêt : .....

3.1.3 Caractéristiques : description et dessins des : (fournir s'il y a lieu)

3.1.3.1 Sièges et leurs ancrages : .....

3.1.3.2 Système de réglage : .....

3.1.3.3 Systèmes d'entraînement et de verrouillage : .....

3.1.3.4 Ancrages de ceintures de sécurité, si incorporés dans l'ossature du siège : .....

3.2 Ceintures de sécurité et/ou autres systèmes de retenue et témoins de port de ceinture :

Nombre et emplacement des ceintures de sécurité ou systèmes de retenue et des témoins de port de ceinture et des sièges où ils peuvent être utilisés : .....

		Marque d'homologation complète	Variante (le cas échéant)	Témoin de port de ceinture (indiquer oui/non/option)
Première rangée de sièges	D			
	C			
	G			
Deuxième rangée de sièges	D			
	C			
	G			

(D = sièges de droite, C = sièges du centre, G = sièges de gauche)

4. Lieu : .....

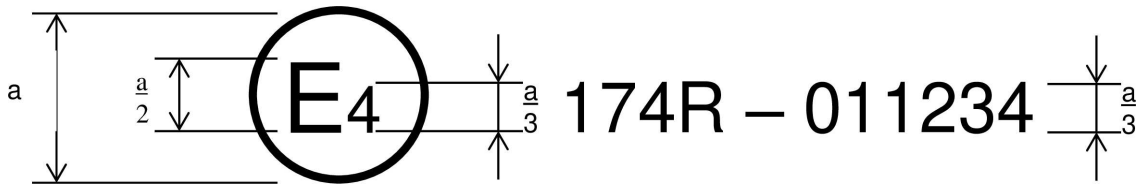
5. Date : .....

6. Signature : .....

ANNEXE 2

Exemples de marques d'homologation

(voir les paragraphes 4.5 à 4.5.2 du présent Règlement)



a = 8 mm min.

La marque d'homologation ci-dessus, apposée sur un véhicule, indique que le type concerné de véhicule a été homologué aux Pays-Bas (E4), au titre du Règlement ONU nº 174, sous le numéro d'homologation 011234. Les deux premiers chiffres du numéro (01) indiquent que l'homologation a été accordée conformément aux prescriptions de la série 01 d'amendements au Règlement ONU nº 174.

ANNEXE 3

Essais du témoin de port de ceinture

0. Dans le cas d'un véhicule équipé d'une ADSF-2, le constructeur doit démontrer, à la satisfaction de l'autorité d'homologation de type, qu'il existe un plan d'essai adapté pour les témoins de port de ceinture.

1. L'alerte de premier niveau doit être vérifiée dans les conditions suivantes:

a) La ceinture de sécurité n'est pas bouclée ;

b) Le moteur ou le système de propulsion est arrêté ou tourne au ralenti, et le véhicule n'est ni en marche avant ni en marche arrière;

c) Le contact moteur est mis ou le commutateur de contact du véhicule est activé ;

d) Une charge de 40 kg est placée sur chaque siège de la rangée du conducteur, ou alors la présence d'occupants à bord du véhicule est simulée à l'aide d'une autre méthode définie par le constructeur, pour autant que la masse d'un occupant ne dépasse pas 40 kg ;

e) L'état du témoin de port de ceinture est vérifié pour tous les sièges concernés, pour chacune des conditions a) à d).

2. L'avertissement de second niveau doit être vérifié dans les conditions énoncées aux paragraphes 2.1 à 2.3 de la présente annexe.

2.1 Essai du siège du conducteur

2.1.1 Essai du siège du conducteur quand la ceinture n'est pas bouclée, avant le départ :

a) La ceinture de sécurité du siège du conducteur n'est pas bouclée ;

b) Les ceintures de sécurité des sièges autres que celui du conducteur sont bouclées ;

c) Le véhicule d'essai est conduit en respectant soit une seule soit plusieurs des conditions énoncées aux paragraphes 2.1.1.1 à 2.1.1.3 de la présente annexe, au choix du constructeur ;

d) L'état du témoin de port de ceinture est vérifié pour le siège du conducteur, pour chacune des conditions a) à c).

2.1.1.1 Accélérer le véhicule soumis à l'essai jusqu'à une vitesse de 25 -0/+10 km/h depuis l'arrêt et continuer à la même vitesse.

2.1.1.2 En utilisation normale, le véhicule d'essai parcourt, en marche avant, une distance d'au moins 500 m depuis l'arrêt.

2.1.1.3 Le véhicule est soumis à l'essai lorsque son moteur tourne en utilisation normale depuis au moins 60 secondes.

2.1.2 Essai du siège du conducteur quand la ceinture est détachée en cours de route :

a) Les ceintures de sécurité du siège du conducteur et des autres sièges sont bouclées ;

b) Le véhicule est en utilisation normale ;

c) La ceinture de sécurité du siège du conducteur est détachée ;

d) Le véhicule d'essai est conduit en respectant soit une seule soit plusieurs des conditions énoncées aux paragraphes 2.1.2.1 à 2.1.2.3 de la présente annexe, au choix du constructeur.

2.1.2.1 Accélérer le véhicule soumis à l'essai jusqu'à une vitesse de 25 -0/+10 km/h et continuer à la même vitesse.

2.1.2.2 Le véhicule d'essai parcourt, en marche avant, une distance d'au moins 500 m après débouclage de la ceinture de sécurité.

2.1.2.3 Le véhicule d'essai avance pendant au moins 60 secondes après débouclage de la ceinture de sécurité.

2.2 Essai du ou des autres sièges de la rangée du conducteur

2.2.1 Essai du ou des autres sièges de la rangée du conducteur quand la ceinture n'est pas bouclée, avant le départ :

a) La ou les ceintures de sécurité du ou des sièges de la rangée du conducteur ne sont pas bouclées ;

b) Les ceintures des sièges qui ne sont pas dans la rangée de celui du conducteur sont bouclées ;

c) Une charge de 40 kg est appliquée sur le ou les autres sièges de la rangée du conducteur, ou alors la présence d'occupants à bord du véhicule est simulée à l'aide d'une méthode définie par le constructeur, pour autant que la masse d'un occupant ne dépasse pas 40 kg ;

Ou (au choix du constructeur) :

Un objet ou être humain dont les mensurations correspondent à celles d'un mannequin femme du 5e centile est placé sur chaque siège de la rangée du conducteur, dans les conditions fixées par le constructeur, ou alors la présence d'occupants à bord du véhicule est simulée à l'aide d'une autre méthode définie par le constructeur du véhicule avec l'aval du service technique et de l'autorité d'homologation de type. Cela peut également se faire pour les sièges arrière à la demande du constructeur du véhicule ;

d) Le véhicule d'essai est conduit en respectant soit une seule soit plusieurs des conditions énoncées aux paragraphes 2.1.1.1 à 2.1.1.3 de la présente annexe, au choix du constructeur ;

e) L'état du témoin de port de ceinture est vérifié pour tous les sièges de la rangée du conducteur, pour chacune des conditions a) à d).

2.2.2 Essai du ou des sièges de la rangée du conducteur quand la ceinture est détachée en cours de route :

a) Les ceintures de sécurité du siège du conducteur et des autres sièges sont bouclées ;

b) Une charge de 40 kg est appliquée sur le ou les autres sièges de la rangée du conducteur, ou alors la présence d'occupants à bord du véhicule est simulée à l'aide d'une méthode définie par le constructeur, pour autant que la masse d'un occupant ne dépasse pas 40 kg ;

Ou (au choix du constructeur) :

Un objet ou être humain dont les mensurations correspondent à celles d'un mannequin femme du 5e centile est placé sur chaque siège de la rangée du conducteur, dans les conditions fixées par le constructeur, ou alors la présence d'occupants dont les mensurations correspondent à celles de ce mannequin à bord du véhicule est simulée à l'aide d'une autre méthode définie par le constructeur du véhicule avec l'aval du service technique et de l'autorité d'homologation de type. Cela peut également se faire pour les sièges arrière, à la demande du constructeur du véhicule ;

c) Le véhicule est en utilisation normale ;

d) Les ceintures de sécurité des sièges autres que celui du conducteur sont détachées ;

e) Le véhicule d'essai est conduit en respectant soit une seule soit plusieurs des conditions énoncées aux paragraphes 2.1.2.1 à 2.1.2.3 de la présente annexe, au choix du constructeur ;

f) L'état du témoin de port de ceinture est vérifié pour tous les sièges de la rangée du conducteur, pour chacune des conditions a) à e).

2.3 Essai des sièges arrière :

a) Le véhicule étant immobile, les ceintures de sécurité de tous les sièges sont bouclées ;

b) Le véhicule d'essai est en utilisation normale et se déplace ;

c) La ceinture de sécurité de l'un des sièges arrière est détachée ;

d) Le fonctionnement du témoin de port de ceinture est vérifié pour tous les sièges de toutes les rangées ;

e) Si le constructeur du véhicule le demande, les procédures d'essai décrites aux paragraphes 2.2 à 2.2.2 pour les sièges de la rangée du conducteur peuvent être appliquées également à n'importe quel siège arrière.

3. La durée de l'avertissement de premier niveau doit être au moins égale au minimum requis au paragraphe 5.2.3 du présent Règlement. Il est possible de démarrer l'essai de l'avertissement de second niveau directement après l'achèvement de l'essai de l'avertissement de premier niveau. Il importe toutefois de veiller à ce que l'avertissement de second niveau remplace l'avertissement de premier niveau alors que celui-ci est encore actif.