

**Conseil économique et social**

Distr. générale
6 août 2015
Français
Original : anglais

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****Soixante-quatorzième session**

Genève, 20-23 octobre 2015

Point 7 c) de l'ordre du jour provisoire

**Autres Règlements – Règlement n° 50 (Feux de position,
feux-stop, feux indicateurs de direction pour cyclomoteurs
et motocycles)****Proposition de complément 18 au Règlement n° 50
(Feux de position, feux-stop, feux indicateurs
de direction pour cyclomoteurs et motocycles)****Communication de l'expert de l'Association internationale
des constructeurs de motocycles***

Le texte ci-après, établi par l'expert de l'Association internationale des constructeurs de motocycles (IMMA), vise à introduire l'activation séquentielle des feux indicateurs de direction pour les motocycles. La même fonction existe déjà pour les véhicules à quatre roues (Règlements n^{os} 6 et 48). Les modifications qu'il est proposé d'apporter au texte actuel du Règlement sont signalées en caractères gras pour les ajouts ou en caractères biffés pour les suppressions.

* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2012-2016 (ECE/TRANS/224, par. 94 et ECE/TRANS/2012/12, activité 02.4), le Forum mondial élabore, harmonise et actualise les Règlements, afin d'améliorer les caractéristiques fonctionnelles des véhicules. Le présent document est soumis en vertu de ce mandat.



I. Proposition

Paragraphe 2.2, ajouter un nouvel alinéa c), ainsi conçu :

« 2.2 ...

c) L'activation séquentielle des sources lumineuses, le cas échéant.

... ».

Ajouter un nouveau paragraphe 6.8, ainsi conçu :

« 6.8 Pour les feux indicateurs de direction des catégories 11, 11a, 11b, 11c ou 12, le clignotement des feux indicateurs de direction peut être produit par activation séquentielle de leurs sources lumineuses si les conditions suivantes sont remplies :

- a) Chaque source lumineuse, après activation, doit rester allumée jusqu'à la fin du cycle "marche";**
- b) La séquence d'activation des sources lumineuses doit se faire de façon uniforme et progressive du bord intérieur vers le bord extérieur de la surface apparente;**
- c) Cela doit produire une ligne continue, sans alternances répétées dans le sens vertical (autrement dit, il ne doit pas y avoir de vagues);**
- d) La variation doit prendre fin au plus tard 200 ms après le début du cycle "marche";**
- e) Pour la projection orthogonale dans la direction de l'axe de référence d'un rectangle circonscrit à la surface apparente du feu indicateur de direction et dont les côtés les plus longs doivent être parallèles au plan H, le rapport entre le côté horizontal et le côté vertical ne doit pas être inférieur à 1,7.**

Il faut vérifier en mode clignotant si les conditions susmentionnées sont remplies. ».

Annexe 2, point 9, modifier comme suit :

« 9. Description sommaire³ :

...

Feux stop : oui/non²

Activation séquentielle des sources lumineuses (voir le paragraphe 6.8 du présent Règlement) : oui/non². ».

II. Justification

1. L'IMMA propose le présent complément au Règlement n° 50 (ainsi qu'un complément séparé au Règlement n° 53) pour introduire l'activation séquentielle des sources lumineuses des feux indicateurs de direction pour les motocycles. La même fonction existe déjà pour les véhicules à quatre roues (Règlements n° 6 et 48). Le texte proposé est basé sur les paragraphes 1.3 e) et 5.6 ainsi que sur le point 9 de l'annexe 2 du Règlement n° 6.

2. Aucun facteur négatif n'a été mis en évidence en liaison avec l'introduction de l'activation séquentielle des sources lumineuses des feux indicateurs de direction pour les motocycles.

3. L'Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA) a présenté à la soixante-dixième session du GRE une enquête (GRE-70-16) portant sur la distraction par rapport aux indicateurs de direction dynamiques dans le cas des véhicules à quatre roues. La sécurité ne semblait pas poser de problème puisque près de 70 % des personnes interrogées avaient estimé que « dynamique valait mieux que statique » et que seules quelques-unes d'entre elles avaient émis un jugement négatif. On devrait obtenir des résultats analogues si les indicateurs de direction dynamiques étaient soumis à la même enquête en ce qui concerne les motocycles.
