



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-dix-neuvième session

Genève, 24-27 avril 2018

Point 7 d) de l'ordre du jour provisoire

Autres Règlements :

**Règlement n° 74 (Installation des dispositifs d'éclairage
et de signalisation lumineuse sur les cyclomoteurs)****Proposition de série 02 d'amendements au Règlement n° 74
(Installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation
lumineuse sur les cyclomoteurs)****Communication de l'expert des Pays-Bas***

Le texte ci-après a été établi par l'expert des Pays-Bas avec la contribution des experts de la Finlande et de l'Italie dans le but de rendre obligatoire l'installation de feux indicateurs de direction sur les cyclomoteurs. Les modifications qu'il est proposé d'apporter au texte actuel du Règlement figurent en caractères gras pour les ajouts et biffés pour les suppressions.

* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2014-2018 (ECE/TRANS/240, par. 105, et ECE/TRANS/2014/26, 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.



I. Proposition

Paragraphe 4.2, modifier comme suit :

« 4.2 Chaque homologation de type comporte l'attribution d'un numéro d'homologation dont les deux premiers chiffres (actuellement ~~04~~02 pour le Règlement modifié par sa série ~~04~~02 d'amendements) indiquent la série d'amendements correspondant aux plus récentes modifications techniques majeures apportées au Règlement à la date de délivrance de l'homologation. Une même Partie contractante ne peut pas attribuer ce numéro à un autre type de véhicule, ni au même type de véhicule présenté avec un équipement non prévu au bordereau mentionné au paragraphe 3.2.2 ci-dessus, sous réserve des dispositions du paragraphe 7 du présent Règlement. ».

Ajouter un nouveau paragraphe 5.14.8, libellé comme suit :

« **5.14.8 feux indicateurs de direction⁴ (par. 6.8).** ».

Ajouter une nouvelle note de bas de page 4, libellée comme suit :

« ⁴ **Les feux indicateurs de direction sont obligatoires sur les véhicules dont la vitesse maximale par construction dépasse 25 km/h.** ».

Paragraphe 5.15.4, modifier comme suit :

« 5.15.4 feux indicateurs de direction⁵ (par. 6.8). ».

Insérer une nouvelle note de bas de page 5, libellée comme suit :

« ⁵ **Les feux indicateurs de direction sont facultatifs sur les véhicules dont la vitesse est limitée par construction à 25 km/h (la propulsion auxiliaire est coupée lorsque le véhicule atteint une vitesse ≤ 25 km/h).** ».

Les notes de bas de page suivantes sont renumérotées en conséquence.

Ajouter les nouveaux paragraphes 12.4 à 12.9, libellés comme suit :

« **12.4** **À compter de la date officielle d'entrée en vigueur de la série 02 d'amendements, aucune Partie contractante appliquant le présent Règlement ne pourra refuser d'accorder ou d'accepter une homologation de type au titre de ce Règlement tel que modifié par la série 02 d'amendements.**

12.5 **À compter du [1^{er} septembre 2022], les Parties contractantes appliquant la série 02 d'amendements au présent Règlement ne devront accorder d'homologations de type aux fins de la mise sur leurs marchés respectifs que si le type de véhicule à homologuer est conforme aux prescriptions de ce Règlement tel que modifié par la série 02 d'amendements.**

12.6 **À compter du [1^{er} septembre 2022], les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne seront pas tenues d'accepter les homologations de type au titre des séries d'amendements précédant la série 02, délivrées pour la première fois après le [1^{er} septembre 2022].**

12.7 **Les Parties contractantes appliquant le présent Règlement doivent continuer à reconnaître les homologations de type accordées au titre des séries d'amendements précédant la série 02 à ce Règlement délivrées pour la première fois avant le [1^{er} septembre 2022].**

12.8 **Les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne pourront refuser d'accorder des extensions des homologations de type délivrées pour la première fois avant le [1^{er} septembre 2022] pour les types existants qui auront été délivrées conformément à l'une ou l'autre des séries précédant la série 02 d'amendements à ce Règlement.**

- 12.9 Nonobstant les dispositions transitoires ci-dessus, les Parties contractantes pour lesquelles le présent Règlement entre en application après la date d'entrée en vigueur de la série 02 d'amendements ne sont pas tenues d'accepter les homologations de type accordées conformément à l'une ou l'autre des séries précédant la série 02 d'amendements à ce Règlement. ».**

II. Justification

1. Les Pays-Bas proposent de rendre obligatoire l'installation de feux indicateurs de direction sur les cyclomoteurs afin de renforcer la sécurité, étant donné que cette obligation est déjà en vigueur depuis de nombreuses années pour les motocycles. Qui plus est, il apparaît que la plupart des cyclomoteurs actuels sont déjà équipés de feux indicateurs de direction.
 2. Avec l'augmentation de l'utilisation de cyclomoteurs roulant à vive allure sur les routes ordinaires (plutôt que sur les voies réservées aux cycles), en particulier les vélos à assistance électrique rapides, il apparaît plus nécessaire que jamais que ces véhicules disposent de feux indicateurs de direction. Une étude menée récemment par l'Institut néerlandais de recherche sur la sécurité routière (SWOV) a constaté qu'à l'heure actuelle les vélos à assistance électrique rapides ne disposaient pas de la même configuration de feux arrière que la plupart des cyclomoteurs.
 3. Il est toutefois suggéré d'envisager tout d'abord de rendre obligatoire l'installation de feux indicateurs de direction sur les cyclomoteurs dont la vitesse maximale par construction dépasse 25 km/h et donc de laisser facultative l'installation de feux indicateurs de direction sur les cyclomoteurs dont la vitesse maximale par construction est limitée à 25 km/h comme pour certains vélos à assistance électrique (vélos à assistance électrique normaux).
 4. Afin d'assurer un délai d'exécution suffisant à toutes les parties prenantes (administrations nationales, autorités d'homologation de type, constructeurs, etc.), une période transitoire d'environ quatre ans est proposée.
-