



# Conseil économique et social

Distr. générale  
23 novembre 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 en matière de roulement et de freinage

Quatre-vingt-unième session

Genève, 1<sup>er</sup>-5 février 2016

Point 5 a) de l'ordre du jour provisoire

Freinage des motocycles : Règlement n° 78

### **Proposition de complément au Règlement n° 78 (Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules des catégories L<sub>1</sub>, L<sub>2</sub>, L<sub>3</sub>, L<sub>4</sub> et L<sub>5</sub> en ce qui concerne le freinage)**

#### **Communication de l'expert de l'Association internationale des constructeurs de motocycles\***

Le texte reproduit ci-après a été établi par les experts de l'Association internationale des constructeurs de motocycles (IMMA) dans le but d'autoriser le signal de freinage d'urgence. Les modifications qu'il est proposé d'apporter au texte actuel du Règlement sont signalées en caractères gras pour les ajouts et en caractères biffés pour les suppressions.

#### **I. Proposition**

*Ajouter un nouveau paragraphe 2.30, ainsi conçu :*

« **2.30** Par "Signal de freinage d'urgence", un signal logique indiquant l'actionnement du freinage d'urgence comme indiqué aux paragraphes 5.1.15 à 5.1.15.2 du présent Règlement. ».

---

\* 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 d'actualiser les Règlements afin d'améliorer le comportement des véhicules. Le présent document est soumis en vertu de ce mandat.



Ajouter de nouveaux paragraphes 5.1.15 à 5.1.15.2, ainsi conçus :

« **5.1.15** **Lorsqu'un véhicule est équipé de dispositifs permettant d'indiquer le freinage d'urgence, le signal de freinage d'urgence ne doit être activé que par l'utilisation du système de freinage de service lorsque les conditions ci-après sont réunies\*** :

**5.1.15.1** **Le signal ne doit pas être activé lorsque la décélération du véhicule est inférieure à  $6 \text{ m/s}^2$  mais il peut être activé en cas de décélération égale ou supérieure à cette valeur, la valeur effective étant définie par le constructeur du véhicule.**

**Le signal doit être désactivé au plus tard lorsque la décélération est tombée en dessous de  $2,5 \text{ m/s}^2$ .**

**5.1.15.2** **Le signal peut aussi être activé et désactivé dans les conditions suivantes :**

a) **Le signal peut être activé dans l'hypothèse où la décélération du véhicule résultant de la demande de freinage respecte les seuils d'activation et de désactivation définis au paragraphe 5.1.15.1 ci-dessus;**

**Ou**

b) **Le signal peut être activé à une vitesse supérieure à  $50 \text{ km/h}$  lorsque le système antiblocage exécute des cycles complets (conformément à la définition figurant au paragraphe 9.1 de l'annexe 3) et lorsque la décélération est d'au moins  $2,5 \text{ m/s}^2$ . La décélération peut être déclenchée dans les conditions décrites au point a). Le signal doit être désactivé lorsque le système antiblocage n'exécute plus des cycles complets.**

Ajouter en bas de la page correspondant au paragraphe 5.1.15 une note ainsi conçue :

« \_\_\_\_\_

\* **Au moment de l'homologation de type, le constructeur du véhicule doit confirmer la conformité avec ces dispositions.** ».

## II. Justification

1. Le signal de freinage d'urgence existe déjà sur le marché pour les véhicules à moteur. Les motocycles étant utilisés dans les mêmes conditions de circulation, cette option devrait également leur être offerte.

2. La présente proposition a été élaborée à partir des dispositions du Règlement n° 13-H relatives au signal de freinage d'urgence, qui ont été modifiées pour tenir compte des différences entre les véhicules à moteur et les motocycles. Cette modification consiste à ajouter au paragraphe 5.1.15.2 b) comme critère d'activation une valeur minimale de décélération à l'exécution de cycles complets par le système antiblocage ABS. Ce qui est en accord avec l'activation par la décélération, qui réclame également une décélération d'au moins  $2,5 \text{ m/s}^2$ , et tient compte du fait que les systèmes de freinage indépendants caractéristiques des motocycles peuvent avoir l'ABS totalement activé sur l'une des roues sans que l'autre roue soit freinée.

3. L'objet du présent amendement est d'harmoniser les dispositions du Règlement n° 78 avec celles de la proposition d'amendement au RTM n° 3.

4. En parallèle, L'IMMA a proposé au GRE (ECE/TRANS/WP.29/GRE/2015/40) de modifier le Règlement n° 53 (Installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse sur les véhicules de la catégorie L<sub>3</sub>) de façon à permettre l'installation du signal de freinage d'urgence sur un véhicule.

---