



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-quatrième session

Genève, 19-22 septembre 2017

Point 5 a) de l'ordre du jour provisoire

Freinage des motocycles – Règlement technique mondial n° 3**Rapport sur la proposition d'amendement 3 au Règlement
technique mondial n° 3 (Systèmes de freinage des motocycles)****Communication de l'expert de l'Italie***

Le texte ci-après, établi par l'expert de l'Italie, est une présentation du projet de rapport concernant la proposition d'amendements au Règlement technique mondial (RTM) n° 3.

* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2016-2017 (ECE/TRANS/254, par. 159, et ECE/TRANS/2016/28/Add.1, module 3.1), 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. Introduction

1. L'amendement 3 au Règlement technique mondial (RTM) n° 3 sur le freinage des motocycles a pour objet de l'adapter aux progrès techniques en s'assurant de l'immunité électromagnétique des systèmes ABS, en introduisant des prescriptions de performance ABS pour les véhicules de la catégorie 3-5 (véhicules à trois roues) et en veillant à l'uniformité des prescriptions relatives à des équipements tels que le signal d'arrêt d'urgence et les dispositifs permettant de désactiver le système ABS, si le véhicule en est équipé. L'idée est de prendre en compte les dernières innovations techniques en matière de freinage et les dernières modifications apportées au Règlement n° 78, pour les harmoniser et améliorer ainsi le rapport coûts-avantages des systèmes de freinage de tous les véhicules de la catégorie 3.

II. Justification des modifications

A. Partie B : « Immunité électromagnétique de systèmes ABS » (par. 3.1.14)

2. En raison du nombre et de la complexité croissants des dispositifs électroniques de freinage, il importe de veiller à ce que l'efficacité du freinage ne soit pas affectée par des perturbations électromagnétiques en vérifiant l'immunité électromagnétique.

3. Les Parties contractantes à l'Accord de 1958 ont jugé nécessaire d'ajouter au Règlement n° 78 des prescriptions relatives à l'immunité électromagnétique. C'est pourquoi elles ont adopté le document ECE/TRANS/WP.29/2016/56 (tel que modifié par le document informel WP29-169-03), où il est question de la conformité aux prescriptions techniques du Règlement n° 10 concernant la compatibilité électromagnétique (CEM).

4. Dans la proposition d'amendement au RTM actuelle, les spécificités de l'autocertification ont été prises en compte dans la mesure où il est proposé que les Parties contractantes puissent faire valoir qu'elles se conforment à des normes ou à des règlements nationaux applicables à la compatibilité électromagnétique.

B. Partie B : « Application des prescriptions existant pour les systèmes antiblocage des roues (ABS) des deux-roues motorisés aux tricycles » (par. 4.9.1)

5. Le nombre de véhicules des catégories 3-4 et 3-5 a augmenté sur de nombreux marchés et ces véhicules peuvent être équipés de la fonction ABS. En l'absence d'amendement, le RTM ne contiendrait aucune prescription relative à l'efficacité du freinage ABS. Le fait d'utiliser les prescriptions relatives aux motocycles (véhicules de la catégorie 3-3)¹ permet d'uniformiser la compréhension et l'efficacité du système ainsi que de clarifier les prescriptions concernant les véhicules concernés. La présente proposition a pour objet d'appliquer aux tricycles (véhicules de la catégorie 3-5) les prescriptions existant pour les systèmes antiblocage des roues (ABS) des deux-roues motorisés.

6. Dans le Règlement n° 78, les prescriptions ABS sont étendues aux quadricycles (véhicules des catégories L₆ et L₇²), mais cette extension n'est pas transposée dans le RTM en raison de l'absence de définitions pour ces catégories de véhicules dans la Résolution spéciale n° 1 (S.R.1) liée à l'Accord de 1998.

¹ Définies dans la Résolution spéciale n° 1 sur les définitions communes des catégories, des masses et des dimensions des véhicules (SR.1), document ECE/TRANS/WP.29/1045 et Amend.1 et 2, Annexe 2 – www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html.

² Définies dans la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3), document ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.4, par. 2 – www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html.

C. Partie B : « Signal d'arrêt d'urgence » (par. 2.22 et 3.15 à 3.15.3)

7. Le signal d'arrêt d'urgence existe sur de nombreux marchés de véhicules automobiles. Les motocycles étant utilisés dans les mêmes conditions de circulation, cette option devrait également leur être offerte. Les dispositions du RTM n° 3 relatives au signal d'arrêt d'urgence garantiront que les véhicules de la catégorie 3 auront un comportement similaire à celui des autres véhicules routiers, en harmonisant les critères d'activation et de désactivation de ce signal tel qu'il est appliqué aux voitures. Cela assurera la cohérence avec les autres véhicules routiers. La présente proposition tient également compte 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 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 indépendant caractéristiques des motocycles peuvent avoir l'ABS totalement activé sur l'une des roues sans que l'autre roue soit freinée.

8. Le but de cette proposition de modification du RTM n° 3 est d'assurer la cohérence de la réglementation s'appliquant au marché en procédant à une harmonisation avec la proposition de complément 3 à la série 03 d'amendements au Règlement n° 78 (document ECE/TRANS/WP.29/2016/56, tel que modifié par le document informel WP29-169-03).

9. L'amendement proposé ne concerne que les conditions d'activation du signal d'arrêt d'urgence. Les prescriptions relatives aux dispositifs de signalisation lumineuse sont inchangées. Des précisions relatives à l'installation de ces dispositifs seront données, si nécessaire, par les réglementations nationales. Pour information, il est rappelé que le complément 3 à la série 03 d'amendements au Règlement n° 78 est lié à l'amendement au Règlement n° 53 (Installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse) adopté à la 168^e session du WP.29 (ECE/TRANS/WP.29/2016/22).

D. Partie B : « Moyen de désactiver la fonction ABS » (par. 3.1.16)

10. Le nouveau paragraphe 3.1.16 précise les prescriptions relatives au moyen de désactiver la fonction ABS (« interrupteur ABS ») pour les véhicules de la catégorie 3 qui en sont équipés. Cet amendement garantit la clarté et l'uniformité de la mise en œuvre d'un « interrupteur ABS » sur les différents marchés proposant le système ABS : par exemple, si un véhicule est équipé d'une fonction de désactivation de l'ABS, l'état de fonctionnement de l'ABS devrait être clairement visible au démarrage du véhicule et pendant qu'il est en mouvement. En outre, pour des raisons de sécurité, la désactivation de la fonction ABS ne devrait pas pouvoir se faire par inadvertance.

11. La présente proposition est conforme au document ECE/TRANS/WP.29/2016/114, tel que modifié par le document WP.29-170-05.