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-vingtième session

Genève, 15-18 septembre 2015

Point 5 a) de l’ordre du jour provisoire

Freinage des motocycles – Règlement no 78

 Proposition d’amendement au Règlement no 78
(Freinage des motocycles)

 Communication de l’expert de l’Association internationale
des constructeurs de motocycles[[1]](#footnote-1)\*

 Le texte reproduit ci-après, établi par l’expert de l’Association internationale des constructeurs de motocycles (IMMA), propose d’introduire dans le Règlement no 78 des prescriptions concernant la compatibilité électromagnétique. Les modifications qu’il est proposé d’apporter au texte actuel du Règlement sont signalées en caractères gras pour les ajouts ou biffés pour les suppressions.

 I. Proposition

*Ajouter un nouveau paragraphe 5.1.14*, ainsi conçu :

« **5.1.14 L’efficacité du système de freinage, y compris du système antiblocage, ne doit pas être perturbée par des champs magnétiques ou électriques. Cette condition est remplie si les prescriptions du Règlement no 10, modifié par la série 04 d’amendements ou une série ultérieure1, sont respectées, ou au moyen d’un essai équivalent à convenir entre le constructeur et le service technique.** ».

*Ajouter une note de bas de page*, ainsi conçue :

«

**\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_**

 **1 On peut avoir recours à un essai conforme au Règlement no 10 pour démontrer l’immunité des systèmes antiblocage (ou d’autres systèmes de freinage électronique). Un certificat d’homologation de type délivré en vertu du Règlement no 10 n’est cependant pas obligatoire.** ».

 II. Justification

1. D’une part, il doit être clair que le certificat d’homologation de type délivré en vertu du Règlement no 10 peut être utilisé pour démontrer l’immunité des systèmes antiblocage (ou d’autres systèmes de freinage électroniques). D’autre part, il doit aussi être clair que ce certificat n’est pas obligatoire.

2. Le problème n’est pas que le Règlement no 10 soit difficile à appliquer ou inapplicable aux motocycles, mais bien que rien n’est prévu dans le Règlement no 10 pour assurer de manière explicite l’immunité des systèmes antiblocage (ou d’autres systèmes de freinage électroniques) sans qu’un plan d’essai ait été convenu entre le constructeur et le service technique.

3. La section 2.1.1.2 de l’annexe 6 du Règlement no 10, modifié par la série 04 d’amendements indique que : « Les autres systèmes du véhicule susceptibles d’affecter les fonctions liées à l’immunité doivent faire l’objet d’essais réalisés d’une manière devant être convenue entre le constructeur et le service technique. ».

|  |  |
| --- | --- |
| *Conditions d’essai du véhicule pour le « cycle de freinage »* | *Critères d’échec* |
| À définir dans le plan d’essai du cycle de freinage. Celui-ci doit inclure le fonctionnement de la pédale de frein (sauf si des raisons techniques s’y opposent), mais pas nécessairement celui du dispositif antiblocage | Feux stop éteints pendant le cycle. Témoin des freins allumé avec perte de fonction. Activation imprévue |

4. L’absence de prescriptions spécifiques dans le Règlement no 10 actuel ouvre la voie à une diversité de normes. Il en résulte que les renvois au Règlement no 10 dans le Règlement no 78 ne servent guère à assurer des prescriptions supplémentaires en ce qui concerne l’immunité du système antiblocage. L’immunité est assurée par le plan d’essai convenu entre le constructeur et le service technique.

5. Compte tenu du manque de spécificité du Règlement no 10 en ce qui concerne les systèmes antiblocage, le fait de permettre un accord entre le constructeur et le service technique dans la proposition ci-dessus assure la même protection que le Règlement no 10.

1. \* 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. [↑](#footnote-ref-1)