

**Conseil économique et social**

Distr. générale
2 juillet 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-vingtième session**

Genève, 15-18 septembre 2015

Point 5 a) de l'ordre du jour provisoire

Freinage des motocycles – Règlement n° 78**Proposition d'amendement au Règlement n° 78
(Freinage des motocycles)****Communication de l'expert de l'Association internationale
des constructeurs de motocycles***

Le texte reproduit ci-après, établi par l'expert de l'Association internationale des constructeurs de motocycles (IMMA), propose d'introduire dans le Règlement n° 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.

* 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

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 n° 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 n° 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 n° 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 n° 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 n° 10 soit difficile à appliquer ou inapplicable aux motocycles, mais bien que rien n'est prévu dans le Règlement n° 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 n° 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 n° 10 actuel ouvre la voie à une diversité de normes. Il en résulte que les renvois au Règlement n° 10 dans le Règlement n° 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 n° 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 n° 10.