

**Conseil économique et social**

Distr. générale
6 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 b) de l'ordre du jour provisoire

Freinage des motocycles – Règlement technique mondial n° 3**Proposition d'amendement au Règlement technique
mondial n° 3 (Systèmes de freinage des motocycles)****Communication de l'expert de la Commission européenne***

Le texte reproduit ci-après, établi par les experts de la Commission européenne, vise à mettre en œuvre une approche cohérente pour l'ensemble des véhicules à moteur équipés de systèmes antiblocage des roues, en prévoyant des exemptions particulières pour certains véhicules tout-terrain, conformément aux dispositions du Règlement ONU n° 13. 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 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

Texte du RTM ONU, partie B,

Ajouter un nouveau paragraphe 3.1.14, ainsi conçu :

« 3.1.14 Les véhicules dotés d'un système antiblocage des roues (ABS) peuvent être équipés d'un moyen (interrupteur, levier, bouton ou option de menu, par exemple) permettant de réduire ou de désactiver temporairement la fonction antiblocage du système de freinage, uniquement dans les conditions suivantes :

- a) Le véhicule est à l'arrêt; et
- b) La réduction ou la désactivation temporaire de la fonction antiblocage du système de freinage résulte d'une action délibérée effectuée par le conducteur suivant l'une des méthodes ci-après :
 - i) En actionnant simultanément l'interrupteur marche/arrêt du système ABS et la commande du système de freinage avant, arrière ou intégral (levier ou pédale de frein); ou
 - ii) En actionnant l'interrupteur marche/arrêt du système ABS pendant au moins 2 secondes; ou
 - iii) En exécutant successivement au moins 2 actions ou en passant par au moins 2 niveaux d'activation successifs à l'aide d'un bouton tournant, d'une commande tactile ou d'un sélecteur d'options de menu;
- c) Si le motorcycle est équipé d'un sélecteur de mode de conduite permettant de passer en mode « tout-terrain » ou dans tout autre mode préparant électroniquement le véhicule à une utilisation extraroutière, la réduction ou la désactivation temporaire de la fonction antiblocage du système de freinage est uniquement autorisée dans ce mode de conduite; et
- d) La fonction antiblocage du système de freinage doit s'être activée automatiquement à chaque démarrage du véhicule, à l'exception des redémarrages consécutifs à un calage involontaire du moteur; et
- e) La réduction ou la désactivation temporaire de la fonction antiblocage du système de freinage doit être signalée par le symbole B.18, comme cela est spécifié dans la norme ISO 2575:2010/Amd1:2011 (ISO 7000-2623), ou toute autre indication équivalente signalant explicitement que le système antiblocage est désactivé. À défaut, la lampe d'avertissement mentionnée au paragraphe 3.1.13 doit être activée en permanence (allumée ou clignotante); et
- f) En cas de désactivation permanente du système ABS, un bit d'état doit être mis à 1 par le système et être enregistré à intervalles fréquents (1 Hz) dans une mémoire non volatile à bord du véhicule, lors de la phase de fonctionnement du véhicule en cours. Seule la dernière information sur l'état du bit (0 ou 1) avant le calage ou l'arrêt du moteur peut être stockée et communiquée en tant que donnée instantanée. Cette information relative à l'état du système doit être lisible par un moyen que le fabricant du véhicule

mettra à disposition de l'autorité d'homologation gratuitement et dans les plus courts délais; et

- g) Tout dispositif de manipulation logiciel et/ou matériel permettant de contrer ou de contourner une ou plusieurs des prescriptions énoncées aux points a) à f) doit être interdit; et**
- h) La remise en fonction simple et instantanée du système ABS (par exemple, par simple pression d'un bouton) doit être garantie pour tous les modes de fonctionnement et toutes les conditions de conduite, et démontrée à la satisfaction de l'autorité d'homologation. ».**

II. Justification

1. Une incertitude subsiste actuellement quant à savoir si une fonction de désactivation ou de modification du système antiblocage des roues (ABS) est autorisée ou non sur les véhicules de la catégorie L, alors que cette fonction est explicitement exclue pour les véhicules d'autres catégories. La présente proposition vise à mettre en œuvre une approche cohérente pour tous les véhicules à moteur équipés de systèmes ABS, en prévoyant des exemptions particulières pour certains véhicules tout-terrain, conformément aux dispositions du Règlement ONU n° 13.

2. Si cette proposition n'a pas pour but de rendre obligatoires les systèmes ABS, elle permet toutefois aux Parties contractantes qui prévoient une telle obligation dans leur législation nationale de mieux préserver les possibilités d'atteindre les objectifs de sécurité escomptés en évitant les imprécisions en ce qui concerne la désactivation totale du système ABS, qu'elle soit intentionnelle ou involontaire.

3. Il est admis qu'un système ABS installé sur un véhicule conçu pour rouler tant sur route qu'en tout-terrain peut avoir des effets néfastes en termes de sécurité s'il est activé sur un parcours tout-terrain dans des conditions très spécifiques. Pour limiter ces effets potentiels, on peut prévoir un interrupteur permettant au conducteur du véhicule de désactiver le système ABS ou d'enclencher un mode de commande plus sophistiqué dans les conditions susmentionnées.

4. En ce qui concerne la condition f), on considère qu'un bit d'état du système antiblocage fournit aux forces de l'ordre une information de la première importance pour mener à bien une analyse après un choc ou un accident. Le système antiblocage étant souvent (dés)activé au moyen d'un interrupteur (électronique) à usage ponctuel ou d'une option de menu d'un ordinateur de bord, il peut être impossible de vérifier, après un accident, s'il avait été (dés)activé. À une seconde ou moins avant l'accident, le bit d'état enregistré est « 0 » si le système antiblocage était activé ou « 1 » s'il était désactivé. Le bit d'état peut être écrasé en continu pour ne conserver que l'information sur l'ABS la plus récente lors de la phase de fonctionnement du véhicule en cours, cet écrasement se faisant à une fréquence inférieure ou égale à 1 seconde avant le calage, l'arrêt ou la coupure du moteur, dans une mémoire non volatile à bord du véhicule. Cette donnée binaire fournit un précieux élément d'information aux personnes chargées d'analyser les accidents en cas d'absence de traces de freinage visibles sur le revêtement de la route. À la demande des forces de l'ordre chargées d'enquêter sur l'accident, l'autorité ayant homologué le véhicule doit être en mesure d'obtenir, au plus vite et gratuitement, les instructions du fabricant du véhicule permettant de consulter aisément l'information sur le bit d'état en accédant à la mémoire dans laquelle celui-ci est stocké.