



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Forum mondial de l'harmonisation
des Règlements concernant les véhicules****171^e session**

Genève, 14-17 mars 2017

Point 18.3 de l'ordre du jour provisoire

**État d'avancement de l'élaboration de nouveaux RTM
et d'amendements à des RTM existants :****Règlement technique mondial n° 3 (Freinage des motocycles)****Demande d'autorisation pour l'élaboration de
l'amendement 3 au Règlement technique mondial n° 3
(Freinage des motocycles)****Communication du représentant de l'Italie***

Le texte reproduit ci-après (sur la base du document informel WP.29-170-07) a été soumis par le représentant de l'Italie dans le but d'adapter le Règlement technique mondial (RTM) n° 3 aux progrès techniques en s'attachant notamment à assurer l'immunité électromagnétique des systèmes antiblocage des roues (ABS), introduire des prescriptions d'efficacité des systèmes ABS pour les véhicules de la catégorie 3-5 (véhicules à trois roues), et garantir 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'amendement proposé vise à harmoniser le RTM avec des amendements récents apportés au Règlement n° 78. Il est soumis au Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) et au Comité exécutif de l'Accord de 1998 (AC.3) pour examen.

* 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.



Demande d'autorisation d'élaborer l'amendement 3 au Règlement technique mondial n° 3 (Freinage des motocycles)

A. Objectif

1. L'objectif de cette demande est d'élaborer, dans le cadre de l'Accord de 1998, un amendement au Règlement technique mondial (RTM) n° 3 sur le freinage des motocycles pour adapter ce Règlement 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'amendement vise à harmoniser le RTM avec des amendements récents apportés au Règlement n° 78. Il est soumis au Forum mondial de l'harmonisation des règlements concernant les véhicules (WP.29) et au Comité exécutif de l'Accord de 1998 (AC.3) pour examen.

B. Informations générales

2. L'un des principaux objectifs du RTM n° 3 est de réduire le nombre de personnes tuées ou blessées lors d'accidents de motocycles en agissant sur l'efficacité du freinage de ces véhicules comme moyen d'améliorer la sécurité routière.

3. Le premier objectif de la demande est d'harmoniser le RTM avec les dispositions du complément 3 à la série 03 d'amendements au Règlement n° 78, adopté à la 169^e session (juin 2016) du WP.29 (ECE/TRANS/WP.29/2016/56, modifié par le WP.29-169-03). Les principales questions techniques, et les raisons d'actualiser le Règlement technique mondial, sont les suivantes :

a) Inclure des prescriptions de compatibilité électromagnétique pour l'ABS. Dû au nombre et à 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. Les dispositions correspondantes sont reproduites dans l'annexe 4 du rapport de la quatre-vingtième session du Groupe de travail en matière de roulement et de freinage (GRRF). Lors de la transposition dans l'Accord de 1998, les spécificités de l'autocertification devront être prises en compte ;

b) Appliquer aux tricycles (véhicules de la catégorie 3-5)¹ les prescriptions existant pour les systèmes antiblocage des roues (ABS) des deux-roues motorisés, sur la base du document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2015/42. Si ces véhicules sont équipés de la fonction ABS, sans l'amendement il n'y aurait pas de prescriptions spécifiques concernant l'efficacité du freinage ABS. L'extension de la portée des prescriptions ABS aux véhicules des catégories L₆ et L₇² ne devrait toutefois pas être transposée dans le RTM en raison de

¹ Comme définis par 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 Comme définis par 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.

l'absence de définitions pour ces catégories de véhicules dans la Résolution spéciale n° 1 (S.R.1) liée à l'Accord de 1998 ;

c) Introduire l'installation d'un signal d'arrêt d'urgence sur les motocycles sur la base du document ECE/TRANS/WP.29/2016/56, modifié par le document WP.29-169-03. L'amendement correspondant au Règlement n° 53 (installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse) a été adopté à la 168^e session du WP.29 (ECE/TRANS/WP.29/2016/22). Cette proposition d'amendement au RTM inclurait seulement les conditions d'activation du signal d'arrêt d'urgence, et non les prescriptions correspondantes en matière d'éclairage. L'avantage de définir des dispositions relatives au signal d'arrêt d'urgence pour les véhicules de la catégorie 3 consiste à garantir 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.

4. Le deuxième objectif est de préciser les prescriptions relatives à un moyen de désactiver la fonction ABS (« interrupteur ABS ») dans certaines circonstances pour les véhicules de catégorie 3, s'ils en sont équipés. Grâce à cet amendement, il est garanti que l'introduction et la manipulation d'un « interrupteur ABS » seront claires et uniformisées sur les différents marchés : 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 pour le motocycliste. En outre, la désactivation de la fonction ABS ne devrait pas pouvoir se faire par inadvertance. Il est fait référence au document ECE/TRANS/WP.29/2016/114, modifié par le document WP.29-170-05.

5. L'élaboration du projet de texte pour l'actualisation du RTM n° 3 sur la base des points cités ci-dessus nécessitera un examen des différences entre les Accords de 1998 et de 1958. Des solutions spécifiques aux différentes questions techniques devront être trouvées. Il sera demandé aux experts du GRRF de soutenir ce processus et d'y contribuer.

III. Objet de l'amendement

6. L'amendement au RTM n° 3 comportera :
- a) Une modification de l'Exposé des motifs et de la justification technique ;
 - b) Une modification du texte du Règlement technique mondial ;
 - c) Un rapport technique.

IV. Organisation du processus et calendrier

7. La proposition sera établie par les experts de l'Italie, avec le concours de l'Association internationale des constructeurs de motocycles (IMMA) et en coopération avec l'ensemble des experts intéressés du GRRF pour garantir un soutien maximal à la proposition finale. Des réunions d'experts ne sont pas encore prévues, mais pourraient être organisées en cas de besoin.

8. Plan d'action proposé :
- a) Novembre 2016 : Demande à l'AC.3 concernant un amendement au RTM n° 3 ;
 - b) Janvier 2017 : Présentation et examen de la proposition (document informel) à la quatre-vingt-troisième session du GRRF ;
 - c) Mars 2017 : Demande officielle à l'AC.3 concernant un amendement au RTM n° 3 ;

d) Septembre 2017 : Proposition d'adoption à la quatre-vingt-quatrième session du GRRF et rapport technique ;

e) Mars 2018 : Adoption de la proposition et du rapport technique par l'AC.3, si toutes les questions en suspens ont été résolues.

9. L'AC.3 sera tenu informé des progrès accomplis lors de ses sessions de mars, juin et novembre 2017.
