



Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

**Forum mondial de l'harmonisation des Règlements
concernant les véhicules**

Groupe de travail des véhicules automatisés/autonomes et connectés

Onzième sessionGenève, 27 septembre-1^{er} octobre 2021

Point 9 b) de l'ordre du jour provisoire

Freinage des motocycles : Règlement ONU n° 78**Proposition de nouveau complément aux séries 03, 04 et 05
d'amendements au Règlement ONU n° 78
(Freinage des motocycles)****Communication de l'expert de l'Association internationale
des constructeurs de motocycles***

Le texte ci-après a été établi par l'expert de l'Association internationale des constructeurs de motocycles (IMMA) afin d'assurer la continuité de la méthode ASTM E1337 relative à la mesure du coefficient de freinage maximal dans le Règlement ONU n° 78 en ajoutant une référence au nouveau pneu d'essai de référence normalisé prescrit par la norme ASTM International F2493. Les modifications qu'il est proposé d'apporter au texte actuel du Règlement figurent en caractères gras pour les ajouts et biffés pour les suppressions.

* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour 2021 tel qu'il figure dans le projet de budget-programme pour 2021 (A/75/6 (Sect. 20), par. 20.51), le Forum mondial a pour mission d'élaborer, d'harmoniser et de mettre à jour les Règlements ONU en vue d'améliorer les caractéristiques fonctionnelles des véhicules. Le présent document est soumis en vertu de ce mandat.



I. Proposition

Annexe 3, paragraphe 1.1.3, lire :

« 1.1.3. Mesure du CFM :

On mesure le CFM conformément aux prescriptions de l'autorité d'homologation de type en utilisant :

- a) Soit un pneu d'essai de référence prescrit par la norme ASTM International E1136-~~1993 (approuvée de nouveau en 2003)~~ suivant la méthode ASTM E1337-~~1990 (approuvée de nouveau en 2008)~~, à une vitesse de 40 mph ;
- b) **Soit un pneu d'essai de référence prescrit par la norme ASTM International F2493-20 suivant la méthode ASTM E1337-19, à une vitesse de 40 mph¹ ;**
- c) Soit la méthode indiquée à l'appendice 1 de la présente annexe.

¹ Dans ce cas, le coefficient de freinage maximal obtenu doit être ramené à la valeur équivalente pour un pneu d'essai de référence prescrit par la norme E1136-19 en utilisant l'équation de corrélation décrite dans la méthode ASTM E1337-19. »

II. Justification

1. L'objectif de cette proposition est d'assurer la continuité de la méthode ASTM E1337 relative à la mesure du coefficient de freinage maximal dans le Règlement ONU n° 78 en ajoutant une référence au nouveau pneu d'essai de référence normalisé prescrit par la norme ASTM F2493.

2. En 2019, ASTM International a actualisé sa norme ASTM E1337 relative à la mesure du coefficient de freinage maximal pour y ajouter un nouveau pneu d'essai de référence normalisé, prescrit par la norme F2493, en plus du pneu prescrit par la norme E1136, plus ancienne. On trouve dans cette version actualisée de la norme E1337 des équations de corrélation, qui permettent de ramener les valeurs obtenues avec un pneu prescrit par la norme F2493 aux valeurs équivalentes pour un pneu prescrit par la norme E1136, et inversement.

3. À la soixante et onzième session du Groupe de travail du bruit et des pneumatiques (GRBP), en janvier 2020, l'Organisation technique européenne du pneumatique et de la jante (ETRTO) a fait savoir que la production des pneus prescrits par la norme E1136 cesserait dans le courant de l'année 2020 et que ces pneus ne seraient plus en vente à partir de la fin de l'année 2021 (GRBP-71-06). L'impossibilité d'acheter de nouveaux pneus prescrits par la norme E1136 pourrait empêcher l'utilisation de la méthode ASTM E1337 dans le cadre du Règlement ONU n° 78.

4. Par conséquent, afin de garantir que la méthode ASTM E1337 pourra continuer d'être utilisée pour les homologations de type délivrées en vertu du Règlement ONU n° 78, que ces homologations soient nouvelles ou existantes, il est nécessaire d'ajouter une référence au nouveau pneu prescrit par la norme F2493 et à l'équation de corrélation définie dans la norme E1337 tout en maintenant inchangées les dispositions relatives au coefficient de freinage maximal.