



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.29/2008/70
10 avril 2008

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Forum mondial de l'harmonisation des Règlements
concernant les véhicules

Cent quarante-cinquième session
Genève, 24-27 juin 2008
Point 5.2.2 de l'ordre du jour provisoire

ACCORD (MONDIAL) DE 1998

Examen de nouveaux projets de règlements techniques mondiaux

Rapport sur l'élaboration d'un projet de règlement technique mondial
sur les systèmes de contrôle de stabilité

Communication du Groupe de travail en matière de roulement et de freinage (GRRF)*

Le texte reproduit ci-après a été adopté par le GRRF à sa soixante-troisième session (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/63, par. 45 et 46). Il est établi sur la base de l'annexe IV du rapport du GRRF et de la décision par consensus du Comité exécutif de l'Accord de 1998 (AC.3) à sa session de mars 2008 (ECE/TRANS/WP.29/1066, par. 65). Il est transmis au WP.29 et à l'AC.3 pour examen.

* Conformément au programme de travail 2006-2010 du Comité des transports intérieurs (ECE/TRANS/166/Add.1, programme d'activité 02.4), la mission du Forum mondial est de développer, 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.

RAPPORT DE SITUATION ET RECOMMANDATION SUR L'ÉLABORATION D'UN RÈGLEMENT TECHNIQUE MONDIAL SUR LES SYSTÈMES DE CONTRÔLE DE STABILITÉ POUR VÉHICULES LÉGERS

A. OBJET DU RAPPORT

L'objet du rapport est de faire le point sur les progrès accomplis dans l'élaboration d'un règlement technique mondial (RTM) sur les systèmes de contrôle de stabilité pour véhicules légers (ESC) et de solliciter des instructions sur les quelques points qui n'ont pas pu être tranchés par le GRRF. Il formule également des recommandations concernant l'adoption du règlement au cas où ces questions seraient résolues par le Comité exécutif de l'Accord de 1998.

B. ÉLABORATION DU RÈGLEMENT

Le Comité exécutif de l'Accord de 1998 (AC.3) a confié pour tâche au GRRF d'élaborer le règlement, une fois acceptée la proposition officielle des États-Unis d'Amérique d'élaborer un RTM dans ce domaine. Le document qui présente l'argumentation justifiant le règlement du point de vue de la sécurité, et passe en revue les règlements et normes pris en considération, etc., est distribué sous la cote ECE/TRANS/WP.29/AC.3/16 (2 mai 2007). L'AC.3 a en outre donné pour instruction au GRRF de mener ses travaux avec célérité de telle manière que le règlement puisse être adopté vers la mi-2008.

Conformément aux principes directeurs s'appliquant à l'élaboration d'un RTM, le GRRF a immédiatement entamé les travaux par l'intermédiaire d'un groupe de travail informel qui s'est réuni en juin 2007. Le groupe informel a poursuivi ses discussions à une seconde réunion tenue en septembre 2007, puis présenté un rapport de situation au GRRF à la session de septembre. Le GRRF a approuvé la majeure partie de ces travaux, a donné des instructions concernant les points en suspens et a chargé le groupe de se réunir une troisième fois pour traiter des questions non encore résolues (cette réunion a eu lieu en janvier 2008). Le groupe informel a présenté son second rapport de situation au GRRF à sa session de février 2008, où celui-ci a approuvé la dernière version du projet, dans laquelle il subsistait seulement quelques points non résolus. Le GRRF sollicite maintenant les instructions de la part de l'AC.3 quant à la manière de trancher ces derniers points.

C. RÉCAPITULATION DES DERNIERS POINTS EN SUSPENS

Le document informel n° WP.29-144-05 présente la dernière version complète du RTM sur les systèmes de contrôle de stabilité. Dans ce projet on trouve encore des variantes de textes entre crochets concernant deux points du texte du règlement faisant l'objet de divergences de vues. Ceux-ci sont:

1. Paragraphe 5.5.1: La dernière phrase de ce paragraphe prescrit que le mode par défaut d'un système ESC pour une certaine configuration de transmission (dans les rares cas où il existerait plusieurs modes ESC qui satisfassent aux prescriptions du règlement) doit être celui offrant la plus grande marge d'efficacité par rapport aux prescriptions de stabilité du paragraphe 5.1. Les constructeurs, ainsi que plusieurs Parties contractantes, font valoir que les modes par défaut optimaux pour chaque configuration de transmission ne sont pas nécessairement ceux qui offrent la plus grande marge d'efficacité par rapport aux prescriptions de stabilité du paragraphe 5.1,

mais ceux que les constructeurs désignent sur la base de leurs propres analyses. En conséquence, ils proposent une variante de texte autorisant chaque constructeur à spécifier le mode le plus sûr pour chaque configuration de transmission du véhicule.

2. Paragraphe 5.5.3: Dans ce paragraphe, il est dit qu'une commande ayant plusieurs fonctions qui a aussi celle de désactiver le système ESC ne doit pas porter le symbole ESC hors fonction ou le symbole ESC ISO conjugué avec le mot «OFF». Les constructeurs et la plupart des Parties contractantes estiment que cette mesure n'est pas nécessaire, d'un point de vue de sécurité, car il existe également un témoin qui indique quand l'ESC est désactivé. La variante de texte proposée prévoit simplement que la commande doit être marquée «ESC» ou du symbole ISO pour l'ESC.

D. INSTRUCTIONS ADOPTÉES PAR CONSENSUS DE L'AC.3

À sa session de mars 2008, l'AC.3 a examiné les questions évoquées ci-dessus (WP.29-144-05) et a accepté par consensus la proposition du président du GRRF (WP.29-144-28). Le secrétariat a été invité à incorporer les amendements adoptés dans le projet de RTM, pour examen et vote à la session de juin 2008. L'AC.3 a invité le président du GRRF, en liaison avec les coordonnateurs techniques, à communiquer au secrétariat, en temps opportun, le texte mis à jour du préambule tenant compte des décisions prises au cours de la session.
