

31 juillet 2008

## **REGISTRE MONDIAL**

Elaboré le 18 novembre 2004 conformément à l'Article 6 de  
L'ACCORD CONCERNANT L'ETABLISSEMENT DE REGLEMENTS TECHNIQUES  
MONDIAUX APPLICABLES AUX VEHICULES A ROUES, AINSI QU'AUX  
EQUIPEMENTS ET PIECES QUI PEUVENT ETRE MONTES ET/OU UTILISES  
SUR LES VEHICULES A ROUES  
(ECE/TRANS/132 et Corr.1)  
En date, à Genève, du 25 juin 1998

### Additif

### **Règlement technique mondial No 8**

SYSTÈMES DE CONTRÔLE ÉLECTRONIQUE  
DE LA STABILITÉ DIRECTIONNELLE

(Inscrit au Registre mondial le 26 juin 2008)

### Appendice

### **Proposition et rapport conformément à l'Article 6, paragraphe 6.3.7 de l'Accord**

- Proposition visant à établir un règlement technique mondial concernant les systèmes de contrôle électronique de la stabilité directionnelle (TRANS/WP.29/AC.3/16)
- Rapport de situation et recommandation sur l'élaboration d'un règlement technique mondial sur les systèmes de contrôle de stabilité pour véhicules légers (ECE/TRANS/WP.29/2008/70), adopté par le Comité exécutif de l'Accord (AC.3) à sa vingt-troisième session (ECE/TRANS/WP.29/1068, par. 63)



**NATIONS UNIES**

PROPOSITION VISANT À ÉTABLIR UN RÈGLEMENT TECHNIQUE MONDIAL  
CONCERNANT LES SYSTÈMES DE CONTRÔLE ÉLECTRONIQUE  
DE LA STABILITÉ DIRECTIONNELLE

I. OBJET DE LA PROPOSITION

1. Les États-Unis d'Amérique proposent d'établir, dans le cadre de l'Accord de 1998, un règlement technique mondial pour les systèmes de contrôle électronique de la stabilité directionnelle. Des études de données sur les accidents, menées en Europe, au Japon et aux États-Unis d'Amérique, indiquent que ces systèmes permettent de réduire considérablement le nombre d'accidents impliquant un seul véhicule, à savoir un véhicule léger qui peut être une voiture particulière, un véhicule particulier multi-usages (fourgonnette ou véhicule loisir travail), un autobus ou une camionnette à plateau découvert, dont le poids total autorisé en charge est de 4 536 kg au plus. Les études menées aux États-Unis d'Amérique indiquent que l'installation de ces systèmes permettrait aux États-Unis d'Amérique de réduire de 34 % le nombre d'accidents impliquant une seule voiture particulière et de 59 % celui d'accidents impliquant un seul véhicule loisir travail (VLT).

2. Les systèmes de contrôle électronique de la stabilité directionnelle emploient le freinage automatique, contrôlé par ordinateur, des roues individuelles et aident ainsi le conducteur à garder le contrôle (et le cap souhaité du véhicule) dans les situations de conduite critiques où le véhicule commence à perdre soit la stabilité directionnelle au niveau des roues arrière (dérapage) soit le contrôle directionnel au niveau des roues avant (patinage). Il est estimé que, si tous les véhicules légers sur la route aux États-Unis d'Amérique étaient équipés de ces systèmes, 5 300 à 10 300 vies seraient épargnées et 168 000 à 252 000 blessés seraient évités annuellement dans tous les types d'accidents. Les retombées bénéfiques de ces systèmes, parmi tous les dispositifs de sécurité destinés aux véhicules, seraient les plus importantes depuis l'introduction des ceintures de sécurité.

3. Les travaux sur le projet de règlement technique mondial concernant les systèmes de contrôle électronique de la stabilité directionnelle permettraient de recenser les préoccupations internationales en matière de sécurité ainsi que les avancées technologiques disponibles. La présente proposition fait suite à une récente proposition visant à établir une norme relative à ces systèmes aux États-Unis d'Amérique. À la lumière de leur procédure d'élaboration des règlements, les États-Unis d'Amérique estiment que ce serait une excellente occasion pour la communauté internationale de passer à l'étape suivante et d'élaborer et d'établir un règlement technique mondial dans ce domaine.

II. DESCRIPTION DU RÈGLEMENT PROPOSÉ

4. Le règlement technique mondial contiendrait des prescriptions visant à ce que les systèmes de contrôle électronique de la stabilité directionnelle réduisent la perte de contrôle des véhicules et par voie de conséquence le risque de morts et de blessés graves. Les États-Unis d'Amérique souhaitent que le règlement technique mondial impose en outre aux véhicules d'être équipés de ces systèmes et de réussir aux essais dynamiques de performance.

5. Toute question dans le cadre du règlement technique mondial qui ne pourrait être résolue par le Groupe de travail devrait être recensée et abordée conformément au protocole établi par l'AC.3 et le WP.29. Le règlement technique mondial proposé serait élaboré selon le modèle adopté par le WP.29 (TRANS/WP.29/882).

### III. REGLEMENTS ET DIRECTIVES EN VIGUEUR

6. Lors de l'élaboration du nouveau règlement technique mondial concernant les systèmes de contrôle électronique de la stabilité directionnelle, il devrait être tenu compte des normes et des règlements suivants:

- a) Code of Federal Regulations (CFR) (États-Unis); Title 49: Transportation; Parts 571 et 585: Electronic Stability Control Systems (proposition).
- b) International Voluntary Standards – SAE J2564 révisé en juin 2004 – Automotive Stability Enhancement Systems.

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

### I. OBJET DU RAPPORT

7. 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.

### II. ÉLABORATION DU RÈGLEMENT

8. 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.

9. 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.

### III. RÉCAPITULATION DES DERNIERS POINTS EN SUSPENS

10. 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:

- (a) 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.

- (b) 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.

#### IV. INSTRUCTIONS ADOPTÉES PAR CONSENSUS DE L'AC.3

11. 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.

-----