

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.29/GRRF/2000/8
22 mars 2000

FRANÇAIS
Original : ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Forum mondial sur l'harmonisation des règlements
concernant les véhicules

Groupe de travail en matière de roulement et de freinage (GRRF)

RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL EN MATIÈRE DE ROULEMENT
ET DE FREINAGE (GRRF) SUR SA SESSION EXTRAORDINAIRE

(13 au 16 décembre 1999)

1. Le GRRF a tenu sa session extraordinaire du 13 (après-midi) au 16 décembre (matin) 1999 sous la présidence de M. M. Fendick (Royaume-Uni). Des experts des pays suivants ont participé aux travaux : Allemagne, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, France, Hongrie, Italie, Pays-Bas, Pologne, République tchèque, Royaume-Uni et Suède. Un représentant de la Commission européenne (CEE) a également participé. Des représentants du Japon ont pris part à la session en application du paragraphe 11 du mandat de la Commission. Des experts des organisations non gouvernementales suivantes ont participé : Organisation internationale de normalisation (ISO), Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA), Association européenne des fournisseurs de l'automobile (CLEPA), Association internationale des fabricants de motocycles (IMMA) et Union internationale des transports routiers (IRU).

Note : Le présent document est distribué uniquement aux experts en matière de roulement et de freinage.

GE 00-20945

2. La liste des documents distribués sans cote pendant la session figure en annexe au présent rapport.

RÈGLEMENTS Nos 13 ET 13-H (Freinage)

Documents : TRANS/WP.29/1999/23, TRANS/WP.29/GRRF/1999/11, TRANS/WP.29/GRRF/1999/20, TRANS/WP.29/GRRF/1999/21, TRANS/WP.29/GRRF/24, TRANS/WP.29/GRRF/1999/26, TRANS/WP.29/GRRF/1999/27, documents informels Nos 1, 4, 6, 7 et 8 de l'annexe au présent rapport.

3. Le Président a rappelé que les résultats de la session extraordinaire devraient être intégrés au projet de complément 5 à la série 09 d'amendements au Règlement No 13, qui avait été adopté à la quarante-sixième session (TRANS/WP.29/GRRF/46, par. 13). Le document TRANS/WP.29/GRRF/1999/26 présentait des propositions correspondantes concernant les questions précises réglées par le Groupe informel EBS-II. Il a suggéré que les autres questions, comme la régulation adaptative de la vitesse (TRANS/WP.29/GRRF/1999/24) et les systèmes de commande électronique complexe, ne soient pas abordées pour l'instant.

4. Il a été pris acte de ce que le document TRANS/WP.29/GRRF/1999/26 incorporait les propositions présentées dans les documents TRANS/WP.29/GRRF/1999/20 et TRANS/WP.29/GRRF/1998/15. Pour compléter la proposition, l'expert de la CLEPA a, au nom du groupe informel EBS-II, présenté les documents informels Nos 1 et 6.

5. En outre, le Président a présenté le document informel No 8, qui récapitulait les amendements au document TRANS/WP.29/GRRF/1999/26 adoptés par le GRRF.

6. Le GRRF a examiné et adopté les documents modifiés (voir par. 4 et 5) susmentionnés, qui viennent s'ajouter à la proposition de projet de complément 5 à la série 09 d'amendements au Règlement No 13 (TRANS/WP.29/1999/23) déjà adoptée et décidé d'en transmettre le texte au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leurs sessions de mars 2000 (Note du secrétariat : Le texte adopté lors de la session extraordinaire, qui comporte aussi les propositions contenues dans le document TRANS/WP.29/GRRF/1999/9, a été publié sous la cote TRANS/WP.29/2000/31).

7. L'expert de la CLEPA a rappelé au GRRF que les propositions contenues dans le document TRANS/WP.29/GRRF/1999/23 voulaient que les amendements au Règlement No 90 soient également transmis au WP.29 et à l'AC.1 (TRANS/WP.29/GRRF/46, par. 29).

8. L'expert de l'Allemagne a présenté le document No 4 qui donnait une définition du freinage sélectif afin de permettre d'utiliser les freins de la remorque, non pas avec le système de freinage de service, de secours ou de stationnement, mais pour stabiliser la remorque.

9. Le GRRF a décidé d'examiner cette question à une étape ultérieure, parallèlement à celle de la régulation adaptative de la vitesse et des systèmes de commande électronique complexes.

10. L'expert de l'Allemagne a présenté le document informel No 7 dans lequel il proposait de modifier le Règlement No 13 afin d'y ajouter des dispositions relatives aux systèmes complexes de commande électroniques des véhicules. Il a déclaré qu'une proposition ultérieure plus détaillée devrait être transmise au GRRF pour examen.

11. La possibilité d'examiner la question au sein du groupe informel EBS-II a posé quelques problèmes et il a été suggéré de créer un nouveau groupe informel spécial. Le débat est resté ouvert et le GRRF s'est rallié à l'avis du Président selon lequel la question devrait être étudiée à une étape ultérieure (voir par. 3 plus haut).

12. Le GRRF a examiné, modifié et adopté le document TRANS/WP.29/GRRF/1999/27, y compris la proposition du document TRANS/WP.29/GRRF/1999/21 contenant, pour le Règlement No 13-H, des amendements parallèles à ceux proposés par le groupe EBS-II pour le Règlement No 13. Il a également décidé de transmettre la proposition adoptée au WP.29 et à l'AC.1, pour examen à leur session de mars 2000. (Note du secrétariat : Le texte adopté a été publié sous la cote TRANS/WP.29/1999/32.)

13. L'expert de la CLEPA a proposé verbalement de corriger le paragraphe 2.1.2 de l'annexe 3 au Règlement No 13-H. Les experts de la France et de l'Allemagne ont contesté cette modification et le GRRF a suggéré que l'expert de la CLEPA établisse un document de travail, pour examen à la prochaine session.

14. À la demande de l'expert de l'OICA d'envisager la possibilité de faire du Règlement No 13-H un règlement technique mondial, le Président a rappelé au GRRF que le WP.29 étudierait à sa session de mars 2000 la question des priorités en matière de règlements techniques mondiaux. Il a également fait observer qu'avant de devenir un règlement technique mondial le Règlement No 13-H devrait être quelque peu modifié.

TENUE DE ROUTE ET STABILITÉ DES VÉHICULES - AMENDEMENTS ULTÉRIEURS

Documents : TRANS/WP.29/1998/36; TRANS/WP.29/GRRF/1998/9

15. L'expert des Pays-Bas, président du groupe informel sur la stabilité dynamique au retournement, a informé le GRRF des progrès accomplis dans l'examen d'un nouvel essai et d'une méthode de calcul/simulation. L'objectif était de parvenir à une méthode simple d'évaluation de la stabilité, qui puisse être simulée par ordinateur et confirmée par un essai. Les essais étudiés étaient les suivants : essai sur plate-forme basculante, essai sur piste circulaire d'un rayon de 100 m en conditions stabilisées, essai d'impulsion pseudo-aléatoire sur la commande de direction et essai d'impulsion sinusoïdale unique sur la commande de direction. Il a fait rapport sur une série d'essais effectués par TNO en utilisant un tracteur à deux essieux avec une semi-remorque à deux essieux et un camion à deux essieux avec une remorque à deux essieux. La modélisation mathématique fondée sur ces essais n'était pas achevée.

16. L'expert des Pays-Bas a annoncé que les expériences avaient établi que les essais d'impulsion sinusoïdale unique et d'impulsion pseudo-aléatoire étaient à même de déterminer la stabilité au retournement et que la fréquence en roulis des véhicules soumis à l'essai variait de 0,7 à 1,2 Hz. Un rapport final serait présenté au ministère néerlandais concerné en février 2000.

17. L'expert de l'Allemagne a fait part des réserves de son pays au sujet de ses travaux sur la stabilité, car aucune amélioration nouvelle n'avait été apportée. À son avis, les nouvelles technologies limitaient la nécessité d'un nouveau règlement. L'expert des Pays-Bas est convenu que l'objectif des travaux était d'améliorer la stabilité des véhicules et que si de nouvelles

technologies permettaient un contrôle électronique de la stabilité des véhicules, il serait nécessaire de mettre au point un essai correspondant.

18. L'expert de l'OICA a rappelé les observations qu'il avait présentées aux sessions précédentes (TRANS/WP.29/GRRF/46, par. 51; TRANS/WP.29/GRRF/15, par. 51; TRANS/WP.29/GRRF/44, par. 34, 36 et 37) et a souligné qu'il lui semblait important qu'une décision politique soit prise au niveau du WP.29 au sujet de la nécessité de poursuivre les travaux relatifs à un projet de règlement sur la stabilité dynamique. À son avis, pareil règlement ne conviendrait pas aux fins de l'homologation de type car il omettrait inévitablement des facteurs aussi essentiels que le rôle du conducteur, des conditions de chargement et des diverses combinaisons de véhicules.

19. L'expert de l'OICA a également fait observer qu'il ressortait clairement de plus de 20 ans d'élaboration de méthodes d'évaluation diverses à l'ISO qu'il était difficile de définir, à des fins réglementaires, une méthode simple et commode.

20. Il a également informé le GRRF que, pour les raisons susmentionnées (par. 18 et 19), l'OICA avait décidé de mettre fin à sa participation aux activités du groupe informel dont il a de nouveau invité le président à participer activement aux travaux de l'ISO.

21. L'expert de l'IRU a déclaré qu'avant d'adopter une nouvelle proposition relative à la stabilité dynamique, il conviendrait de procéder à une analyse des coûts et des avantages. L'efficacité des travaux ne lui semblait pas évidente. Le Président a rappelé qu'au WP.29, la question des coûts et des avantages était toujours fondamentale.

22. Répondant aux critiques, l'expert des Pays-Bas a maintenu qu'un essai de stabilité dynamique latérale permettrait d'améliorer la sécurité routière et qu'il était possible de définir une méthode de calcul valable.

23. L'expert de la Fédération de Russie a informé le GRRF de la réunion tenue avec l'expert des Pays-Bas afin de comparer les méthodes d'essai. Compte tenu des résultats de cet exercice, il a recommandé de poursuivre les travaux. Il a également fait observer que le document informel No 5, qui avait également été présenté à la cent dix-neuvième session du WP.29, justifiait les conclusions de cette réunion.

24. L'expert de la France a jugé qu'il convenait de poursuivre les travaux avant que le GRRF ne soit à même de définir la méthodologie d'un essai dynamique et une méthode de calcul. Il était par ailleurs peu probable que l'on parvienne à des résultats avant le milieu de l'an 2000, à moins que les prescriptions ne se limitent uniquement aux véhicules citernes pour le transport des marchandises dangereuses (véhicules ADR).

25. L'expert du Japon a présenté trois cas d'accidents de retournement survenus dans son pays (document informel No 2) qui restait intéressé par l'élaboration de propositions réglementaires relatives à la stabilité latérale.

26. L'expert des États-Unis d'Amérique a informé le GRRF de la situation dans son pays au sujet des contrôles de la stabilité statique. Pour les véhicules légers, le mode opératoire des essais posait des difficultés et les normes de la FMVSS s'efforçaient d'exclure l'influence du conducteur.

Pour les véhicules lourds, il était possible d'installer des systèmes mettant en garde contre le risque de retournement afin d'informer le conducteur de la limite de stabilité de la combinaison.

27. Le GRRF a procédé à un échange de vues sur la méthodologie proposée par le groupe informel (annexes 5 et 6 du document informel No 2 de la quarante-sixième session); il n'est cependant parvenu à aucune conclusion au sujet de l'orientation future des travaux. Il a également étudié la question des valeurs limites pour le retournement et le point de savoir si elles varieraient selon les véhicules et les combinaisons. Le Président a jugé préférable de définir la méthodologie avant de débattre des valeurs limites.

28. Le Président du groupe spécial a déclaré que ses membres se réuniraient de nouveau, si possible fin mars. Le GRRF a décidé de reporter la poursuite de l'examen des questions relatives à la tenue de route et à la stabilité des véhicules à la quarante-huitième session et de prendre en considération l'aspect coût/avantage. Les experts ont été priés d'étudier le coût économique des accidents de retournement dans leur pays.

29. L'expert du Royaume-Uni a fait valoir qu'il était important de distinguer si un accident avait été causé par un retournement ou si le retournement résultait d'un autre type d'accident. Il a communiqué certaines statistiques sur les accidents dans son pays, mais fait remarquer qu'elles ne faisaient pas cette distinction.

30. À l'issue des débats, le GRRF a décidé de poursuivre à la quarante-huitième session l'examen de la question des accidents de retournement et de la possibilité d'en réduire le nombre en incorporant des valeurs limites dans la proposition. Les participants sont par ailleurs convenus que beaucoup restait encore à faire avant qu'un projet ne puisse être présenté au WP.29 pour lui permettre de prendre une décision sur la mise en oeuvre de toute proposition. Le Président s'est déclaré déçu par la décision des milieux professionnels de ne pas participer aux futures réunions du groupe spécial et s'est demandé comment ils percevaient la question du rapport coût-avantage avant la mise au point de dispositifs permettant d'améliorer la stabilité des véhicules.

RÈGLEMENT No 79 (ÉQUIPEMENT DE DIRECTION) – AMENDEMENTS ULTÉRIEURS

Documents : TRANS/WP.29/GRRF/1999/3; document informel No 3 de l'annexe au présent rapport.

31. L'expert de l'Allemagne a présenté une proposition visant à modifier le Règlement No 79 (document informel No 3) afin d'y ajouter des dispositions générales concernant l'équipement de direction électrique ("contrôle électronique de la direction"). Il avait l'intention de préparer une proposition détaillée, pour examen à la session de janvier/février.

32. Le GRRF a poursuivi l'examen de la proposition de la Pologne et de la Fédération de Russie visant à réduire les valeurs relatives à l'effort à la commande de direction (TRANS/WP.29/GRRF/1999/3).

33. De l'avis de plusieurs experts, les véhicules en conformité avec les limites actuelles étaient sûrs et l'amendement proposé n'ajouterait rien. Par ailleurs, la proposition concernait davantage le confort que la sécurité. Bien qu'il ait été pris note de la proposition, le GRRF a décidé de ne pas en poursuivre l'examen à ce stade. Il serait possible d'y revenir à une date ultérieure si des faits nouveaux ou des changements intervenaient au sujet de l'effort à la commande de direction.

AnnexeLISTE DES DOCUMENTS INFORMELS DISTRIBUÉS SANS COTE
PENDANT LA SESSION

No	Auteur	Point de l'ordre du jour	Langue	Titre
1.	CLEPA	1.	A	Test procedure to determine the functional conformance of vehicles equipped with an electric control line.
2.	Japon	2.1	A	Recent roll-over accidents of heavy motor vehicles in Japan.
3.	Allemagne	2.2	A	Proposal for draft amendments to Regulation No 79.
4.	Allemagne	1.	A	Proposed amendment to ECE Regulation No 13.
5.	Fédération de Russie	2.1	A	Fulfilment of works in preparing the draft UN ECE Regulation "Uniform provisions concerning type approval of N and O categories of vehicles in regard to their roll-over stability."
6.	CLEPA	1.	A	Addendum to informal document No 1.
7.	Allemagne	1.	A	Proposal to amend Regulation No 13 with regard to complex electronic vehicle control systems.
8.	Groupe informel EBS-II	1.	A	Proposal of draft amendments to Regulation No 13.
