



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2007/23  
13 juillet 2007

FRANÇAIS  
Original: ANGLAIS  
ANGLAIS et FRANÇAIS SEULEMENT

---

**COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE**

**COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS**

Forum mondial de l'harmonisation des Règlements  
concernant les véhicules

Groupe de travail en matière de roulement et de freinage  
Soixante-deuxième session, Genève, 25-28 septembre 2007  
Point 2 a) de l'ordre du jour provisoire

**RÉUNION DU GROUPE DE TRAVAIL DU GRRF SUR LE CONTRÔLE  
ÉLECTRONIQUE DE STABILITÉ**

Élaboration d'un projet de règlement technique sur le contrôle électronique de stabilité

Proposition d'amendements au projet de règlement technique  
sur le contrôle électronique de stabilité

Communication de l'expert de l'Organisation internationale  
des constructeurs d'automobiles (OICA)

Le texte reproduit ci-dessous, qui a été établi par l'expert de l'OICA, vise à maintenir l'autorisation d'utiliser un seul et même témoin à la fois pour signaler une défaillance du système de contrôle électronique de stabilité (ESC) et pour indiquer que ledit système est désactivé. Les modifications proposées au document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2007/14 apparaissent soit en caractère **gras** soit biffées.

## A. PROPOSITION

Paragraphe 5.6, modifier comme suit:

«5.6 Témoin de désactivation du système ESC. Si le constructeur décide d'installer une commande pour désactiver le système ESC tel qu'il est défini au paragraphe 5.5 ou en réduire l'efficacité, le témoin **défini au paragraphe 5.4 doit être activé** ~~les prescriptions des paragraphes 5.6.1 à 5.6.9 doivent être respectées~~ afin de prévenir le conducteur que le système ESC est désactivé ou fonctionne en mode réduit.»

Ajouter deux nouveaux paragraphes, ainsi conçus:

«**5.6.1 Le témoin d'ESC doit rester continuellement allumé aussi longtemps que le système ESC se trouve dans un mode tel qu'il ne puisse satisfaire aux prescriptions des paragraphes 5.1, 5.2 et 5.3, et**

**5.6.2 Le constructeur du véhicule peut faire en sorte que le témoin d'ESC indique le niveau de fonctionnement du système ESC plutôt que son activation pleine et entière, même si le véhicule satisfait aux prescriptions des paragraphes 5.1, 5.2 et 5.3 à ce niveau de fonctionnement.»**

Paragraphes 5.6.1 à 5.6.9, supprimer.

## B. JUSTIFICATION

Sur la quasi-totalité des systèmes ESC utilisés dans le monde, le témoin servant à la fois à indiquer une défaillance du système ou sa désactivation indique en fait que le système a été désactivé manuellement.

Comme cette situation semble satisfaisante sur des millions de systèmes installés, et afin de ne pas imposer deux témoins différents pour une même fonction, c'est-à-dire la désactivation du système ESC, les constructeurs ne voient pas la nécessité d'imposer deux témoins distincts pour indiquer que le système ESC est désactivé.

-----