



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.29/2005/98
26 août 2005

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Forum mondial de l'harmonisation des Règlements
concernant les véhicules (WP.29)

(Cent trente-septième session, 15-18 novembre 2005,
points 6.3.2 et B. 2.2.2 de l'ordre du jour)

DEMANDE TENDANT À FAIRE FIGURER DANS LE RECUEIL DES RÈGLEMENTS
TECHNIQUES MONDIAUX ADMISSIBLES LA NORME FMVSS N° 135 DES
ÉTATS-UNIS RELATIVE AUX SYSTÈMES DE FREINAGE DES VOITURES
PARTICULIÈRES

Communication du représentant des États-Unis d'Amérique

Note: Le document reproduit ci-après est présenté par les États-Unis d'Amérique au Comité exécutif A.C.3 pour examen. Il contient une demande tendant à faire figurer dans le Recueil des règlements admissibles la norme FMVSS n° 135 relative aux systèmes de freinage des voitures particulières.

Le présent document est un document de travail distribué pour examen et commentaires. Quiconque l'utilise à d'autres fins en porte l'entière responsabilité. Les documents sont également disponibles via INTERNET:

<http://www.unece.org/trans/main/welcwp29.htm>

DEMANDE TENDANT À FAIRE FIGURER DANS LE RECUEIL DES RÈGLEMENTS
TECHNIQUES MONDIAUX ADMISSIBLES LA NORME FMVSS N° 135 DES
ÉTATS-UNIS RELATIVE AUX SYSTÈMES DE FREINAGE DES VOITURES
PARTICULIÈRES

Les États-Unis d'Amérique demandent que la norme fédérale n° 135 sur la sécurité des véhicules à moteur (FMVSS n° 135) relative aux systèmes de freinage des voitures particulières figure dans le Recueil des règlements techniques mondiaux admissibles.

Historique

La loi sur la sécurité du trafic et des véhicules automobiles (National Traffic and Motor Vehicle Safety Act) dispose que toutes les normes FMVSS doivent être objectives et pratiques de telle sorte qu'un constructeur puisse certifier que chacun de ses véhicules satisfait à toutes les normes applicables. Chaque FMVSS précise quelles sont les prescriptions fonctionnelles ainsi que les méthodes et les conditions d'essai que la National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) est tenue de respecter lors des essais périodiques auxquels elle soumet les véhicules automobiles et leurs équipements. Tout véhicule soumis aux essais doit satisfaire aux prescriptions objectives énoncées dans la FMVSS applicable. Dans le cadre de ce système d'auto-homologation, ce n'est pas en fonction de critères subjectifs que l'administration accorde ou refuse l'homologation d'un type de véhicule ou d'un type de système de freinage.

À la différence du système d'auto-homologation en vigueur aux États-Unis d'Amérique, l'«homologation de type» mise en place par la Communauté européenne est un système dans lequel l'État homologue chaque type de véhicules automobiles ou élément de l'équipement de ces véhicules après avoir vérifié qu'il satisfait aux prescriptions en matière de sécurité. Par exemple, le Règlement n° 13 et le Règlement harmonisé n° 13-H de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU) actuellement en vigueur prescrivent une méthode de calcul pour établir les courbes d'adhérence d'un véhicule par construction. Les constructeurs soumettent leurs calculs (ou les paramètres nécessaires pour faire ces calculs) ainsi qu'un véhicule prototype aux autorités publiques compétentes, qui accordent ou refusent l'homologation après avoir examiné ces calculs et soumis des véhicules de série aux essais.

Afin d'éliminer tous les obstacles non tarifaires au commerce superflus, conformément à l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce, les États-Unis d'Amérique ont participé aux débats qui ont eu lieu au sein du groupe de travail en matière de roulement et de freinage (GRRF) de la CEE-ONU. À l'issue de ces débats, la NHTSA a publié une série d'avant-projets de réglementation visant à établir une nouvelle FMVSS, la FMVSS n° 135 relative aux systèmes de freinage des voitures particulières. Le GRRF a quant à lui élaboré un projet de nouveau Règlement n° 13-H, qui serait compatible avec la FMVSS n° 135. Tout au long du processus d'élaboration de la réglementation, la NHTSA a insisté sur le fait que toutes les prescriptions qu'elles adoptent doivent répondre aux besoins en matière de sécurité et être compatibles avec la loi sur la sécurité. Elle a également souligné que les efforts qu'elle déploie pour harmoniser la FMVSS avec les règlements de la CEE-ONU ne sauraient en aucun cas porter atteinte à la sécurité.

Le 10 mai 1985, la NHTSA a publié au Registre fédéral (50 FR 19744) un avis de proposition de réglementation (NPRM; Docket 85-06, Notice 1) visant à établir la FMVSS n° 135, qui remplacerait la FMVSS n° 105 qui s'applique aux voitures particulières. Le 14 janvier 1987, la NHTSA a publié au Registre fédéral (52 FR 1474) un complément à l'avis de proposition de réglementation (SNPRM; Docket 85-06, Notice 4), visant à améliorer et à affiner la norme proposée. Le 3 juillet 1991, la NHTSA a publié au Registre fédéral (56 FR 30528) un deuxième complément à l'avis de proposition de réglementation (Docket 85-06, Notice 5), compte tenu des commentaires dont avait fait l'objet le premier complément et des essais sur les véhicules qu'elle avait réalisés.

Dans ces avis précédents, la NHTSA a exposé la méthode générale qu'elle avait adoptée pour élaborer le projet de norme harmonisée. Elle a indiqué que la nouvelle norme différerait de la norme actuellement en vigueur essentiellement parce qu'elle contiendrait une méthode d'essai révisée qui s'inspire des méthodes internationales harmonisées élaborées dans le cadre des discussions qu'elle a eues avec le GRRF. La NHTSA a estimé que la nouvelle FMVSS garantirait le même niveau de sécurité en ce qui concerne les aspects fonctionnels couverts par la FMVSS n° 105 tout en améliorant la sécurité grâce à l'ajout de prescriptions supplémentaires en matière de sécurité. La NHTSA a proposé d'établir de nouvelles prescriptions concernant les courbes d'adhérence utilisées, qui devraient, selon elle, garantir la stabilité du véhicule pendant le freinage quelles que soient les conditions de frottement.

La NHTSA a apporté quelques petites modifications aux prescriptions proposées dans le complément à l'avis de proposition de réglementation (SNPRM) de juillet 1991. Le présent document explique quels changements elle a apportés à la règle définitive ainsi que les raisons qui ont motivé sa décision.

Description des règlements

FMVSS 135 – Systèmes de freinage des voitures particulières

La norme n° 135 définit les prescriptions applicables aux freins de services et aux freins de stationnement associés. Elle a pour objet d'assurer un freinage efficace dans des conditions de conduite normale et en cas d'urgence. Elle s'applique à toutes les voitures particulières construites après le 1^{er} septembre 2000 ainsi qu'aux véhicules loisirs-travail, aux camions et aux autobus dont le poids total en charge ne dépasse pas 3,5 tonnes (7 716 livres) et qui ont été construits à partir du 1^{er} septembre 2002 inclus.

La norme comprend des prescriptions concernant le matériel, les essais dynamiques sur piste, les défaillances du système et le frein de stationnement ainsi que les méthodes et les conditions d'essai relatives à ces prescriptions. S'agissant des prescriptions concernant le matériel, la FMVSS n° 135 contient des dispositions concernant l'indicateur d'usure de la garniture de freins, la commande de désactivation du système antiblocage ABS, l'étiquetage du réservoir et le témoin d'alarme du système de freinage. S'agissant des conditions d'essai, la FMVSS n° 135 contient des dispositions relatives à la température ambiante, au revêtement de la piste d'essai, aux instruments et à la température initiale des freins. S'agissant des essais dynamiques sur piste, la FMVSS n° 135 contient des dispositions concernant le blocage des roues admissible, la séquence d'essai, le rodage, l'essai servant à déterminer l'ordre de blocage des roues, la méthode d'essai avec roues dynamométriques, l'essai d'efficacité à froid, l'essai

d'efficacité à grande vitesse, l'essai d'efficacité à chaud et l'essai de perte d'efficacité et de récupération. La FMVSS n° 135 comprend aussi des prescriptions concernant un essai statique du frein de stationnement et plusieurs types d'essais de défaillance du système, notamment arrêts moteur coupé, défaillance de fonctionnement du système antiblocage ABS, défaillance proportionnelle du fonctionnement de la valve, défaillance du circuit hydraulique, défaillance du système d'assistance au freinage.

Avantages sur le plan de la sécurité

La NHTSA a examiné les incidences économiques de la FMVSS n° 135. Elle a estimé que cette norme garantira un niveau de sécurité équivalent pour les aspects de l'efficacité couverts par la FMVSS n° 105 et qu'elle traitera aussi d'autres aspects de l'efficacité qui présentent des avantages sur le plan de la sécurité. Elle permettra en outre d'abaisser le coût de production des voitures particulières en réduisant les obstacles non tarifaires au commerce. Par ailleurs, la NHTSA considère que la réalisation de tous les essais prévus par la nouvelle norme ne nécessitera pas plus de temps et d'argent que les essais réalisés en application de la FMVSS n° 105.

Coûts

Grâce aux modifications apportées aux méthodes d'essai, il sera possible de faire des économies qui, selon la NHTSA, pourraient s'élever à 256 dollars des États-Unis si l'on tient compte des frais indirects de main-d'œuvre, des frais généraux et des bénéfices.

Documents connexes:

FMVSS n° 135 Final Rule – Passenger Car Brake Systems

Final Regulatory Evaluation – International Standard for Passenger Car Brake Systems, FMVSS n° 135.
