|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | Nations Unies | ECE/TRANS/WP.29/2018/61[[1]](#footnote-2)\* | |
| _unlogo | **Conseil économique et social** | | Distr. générale  3 avril 2018  Français  Original : anglais |

**Commission économique pour l’Europe**

Comité des transports intérieurs

**Forum mondial de l’harmonisation   
des Règlements concernant les véhicules**

**175e session**

Genève, 19-22 juin 2018

Point 4.8.9 de l’ordre du jour provisoire

**Accord de 1958 : Examen de projets d’amendements   
à des Règlements ONU existants, soumis par le GRRF**

Proposition de complément 1 au Règlement ONU no 140   
(Système de contrôle électronique de la stabilité)

Communication du Groupe de travail en matière de roulement   
et de freinage[[2]](#footnote-3)\*\*

Le texte reproduit ci-après, adopté par le Groupe de travail en matière de roulement et de freinage (GRRF) à sa quatre-vingt-sixième session (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/86, par. 12), a été établi sur la base du document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2018/3. Il est soumis au Forum mondial de l’harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) et au Comité d’administration (AC.1) pour examen à leurs sessions de juin 2018.

Complément 1 au Règlement ONU no 140   
(Système de contrôle électronique de la stabilité)

*Paragraphe 5.1*, modifier comme suit :

« 5.1 Les véhicules doivent être équipés d’un système de contrôle électronique de la stabilité (ESC) satisfaisant aux prescriptions fonctionnelles énoncées au chapitre 6 et aux prescriptions d’efficacité énoncées au chapitre 7, dans le cadre des procédures d’essai décrites au chapitre 9 et dans les conditions d’essai spécifiées au chapitre 8 du présent Règlement. ».

*Annexe 4*,

*Paragraphe 2.1*, modifier comme suit :

« 2.1 Il convient de vérifier la validité de l’outil de modélisation et de simulation utilisé en procédant à des comparaisons avec des essais effectués sur un véhicule dans des conditions réelles. Les essais à prendre en compte pour la validation doivent être les manœuvres dynamiques décrites au paragraphe 9.9 du présent Règlement.

Pendant les essais, les variables de mouvement ci-après, selon le cas, doivent être enregistrées ou calculées conformément à la norme ISO 15037 − Partie 1:2006 : Conditions générales pour voitures particulières ou Partie 2:2002 : Conditions générales pour véhicules lourds et autobus (selon la catégorie du véhicule) :

a) Angle de braquage (*δ*H) ;

b) Vitesse longitudinale (*vX*) ;

c) Angle de dérive (*β*) ou vitesse latérale (*vY*) ; (facultatif) ;

d) Accélération longitudinale (*aX*) ; (facultatif) ;

e) Accélération latérale (*aҮ*) ;

f) Vitesse de lacet (d*ψ*/d*t*) ;

g) Vitesse de roulis (d*ϕ*/d*t*) ;

h) Vitesse de tangage (d*θ*/d*t*) ;

i) Angle de roulis (*ϕ*) ;

j) Angle de tangage (*θ*) ».

1. \* Retirage pour raisons techniques (9 mai 2018). [↑](#footnote-ref-2)
2. \*\* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2018‑2019 (ECE/TRANS/274, par. 123, et ECE/TRANS/2018/21/Add.1, activité 3.1), le Forum mondial a pour mission d’élaborer, 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. [↑](#footnote-ref-3)