



Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

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

Groupe de travail des véhicules automatisés/autonomes et connectés

Quatorzième session

Genève, 26-30 septembre 2022

Point 8 c) de l'ordre du jour provisoire

Règlements ONU n^{os} 13, 13-H, 139 et 140, et RTM ONU n^o 8 :**Précisions****Proposition d'amendements au Règlement ONU n^o 140
(Système de contrôle électronique de la stabilité)****Communication de l'expert de l'Organisation internationale
des constructeurs d'automobiles***

Le texte ci-après a été établi par l'expert de l'Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA) afin d'assurer la continuité de la méthode E1337 de l'American Society for Testing and Materials (ASTM), relative à la mesure du coefficient de freinage maximal, dans le Règlement ONU n^o 140, en ajoutant une référence au nouveau pneumatique d'essai de référence normalisé prescrit par la norme ASTM F2493. Les modifications qu'il est proposé d'apporter au texte actuel du Règlement figurent en caractères gras pour les ajouts et biffés pour les suppressions.

* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour 2022 tel qu'il figure dans le projet de budget-programme pour 2022 (A/76/6 (Sect. 20), par. 20.76), le Forum mondial a pour mission d'élaborer, d'harmoniser et de mettre à jour les Règlements ONU en vue d'améliorer les caractéristiques fonctionnelles des véhicules. Le présent document est soumis en vertu de ce mandat.



I. Proposition

Paragraphe 8.2.2 et sous-paragraphes 8.2.2.1, 8.2.2.2 et 8.2.2.3, lire :

- « 8.2.2 Le revêtement d'essai permet d'obtenir un coefficient de freinage maximal nominal⁶ de 0,9, sauf indication contraire, lors d'un essai effectué **selon l'une des méthodes suivantes** :
- 8.2.2.1 ~~Soit avec~~ Le pneumatique d'essai de référence normalisé E1136-19 de l'American Society for Testing and Materials (ASTM), conformément à la méthode ASTM E1337-19, à une vitesse de 40 mph ;
- 8.2.2.2 ~~Soit par~~ La méthode de détermination du coefficient d'adhérence (k), décrite à l'appendice 2 de l'annexe 6 du Règlement n° 13-H ;
- 8.2.2.3 **Le pneumatique d'essai de référence normalisé F2493-20 de l'American Society for Testing and Materials (ASTM), conformément à la méthode ASTM E1337-19, à une vitesse de 40 mph. Dans ce cas, un coefficient de freinage maximal nominal de 1,017 est équivalent au coefficient de freinage maximal nominal de 0,9 mentionné au paragraphe 8.2.2.** ».

II. Justification

1. L'objectif de cette proposition est d'assurer la continuité de la méthode ASTM E1337, relative à la mesure du coefficient de freinage maximal, dans le Règlement ONU n° 140, en ajoutant une référence au nouveau pneumatique d'essai de référence normalisé prescrit par la norme ASTM F2493.
2. En 2019, ASTM International a actualisé sa norme E1337, relative à la mesure du coefficient de freinage maximal, pour y ajouter un nouveau pneumatique d'essai de référence normalisé, prescrit par la norme F2493, en plus du pneumatique prescrit par la norme E1136, plus ancienne. On trouve dans cette version actualisée de la norme E1337 des équations de corrélation, qui permettent de ramener les valeurs obtenues avec un pneumatique prescrit par la norme F2493 aux valeurs équivalentes pour un pneumatique prescrit par la norme E1136, et inversement.
3. À la soixante et onzième session du Groupe de travail du bruit et des pneumatiques (GRBP), en janvier 2020, l'Organisation technique européenne du pneumatique et de la jante (ETRTO) a fait savoir que la production des pneumatiques prescrits par la norme E1136 cesserait dans le courant de l'année 2020 et que ces pneumatiques ne seraient plus en vente à partir de la fin de l'année 2021 (GRBP-71-06). L'impossibilité d'acheter de nouveaux pneumatiques prescrits par la norme E1136 pourrait toutefois entraver l'application de la méthode ASTM E1337 dans le cadre du Règlement ONU n° 140.
4. Par conséquent, afin que la méthode ASTM E1137 puisse continuer d'être utilisée pour les homologations de type délivrées en vertu du Règlement ONU n° 140, que ces homologations soient nouvelles ou existantes, il est nécessaire d'ajouter une référence au nouveau pneumatique prescrit par la norme F2493 et à l'équation de corrélation définie dans la norme E1337, tout en maintenant inchangées les dispositions relatives au coefficient de freinage maximal.