|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | Nations Unies | ECE/TRANS/WP.29/2024/9 | |
| _unlogo | **Conseil économique et social** | | Distr. générale  22 décembre 2023  Français  Original : anglais |

**Commission économique pour l’Europe**

Comité des transports intérieurs

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

**192e session**

Genève, 5-8 mars 2024

Point 4.7.6 de l’ordre du jour provisoire

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

Proposition de complément 6 à la version originale   
du Règlement ONU no 140 (Systèmes de contrôle   
électronique de la stabilité)

Communication du Groupe de travail des véhicules automatisés/autonomes et connectés[[1]](#footnote-2)\*

Le texte ci-après, adopté par le Groupe de travail des véhicules automatisés/autonomes et connectés (GRVA) à sa dix-septième session (voir le document ECE/TRANS/WP.29/GRVA/17, par. 94), est fondé sur le document ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/23. Il est soumis au Forum mondial de l’harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) et au Comité d’administration de l’Accord de 1958 (AC.1) pour examen à leurs sessions de mars 2024.

*Paragraphe 9.9.4*, lire :

« 9.9.4 L’amplitude de braquage lors du parcours final de chaque série doit être égale à la plus grande des deux valeurs suivantes : 6,5 A ou 270°, à la condition que la valeur calculée de 6,5 A ne dépasse pas 300°. Si un accroissement quelconque de 0,5 A, jusqu’à 6,5 A, donne une valeur de plus de 300°, l’amplitude de braquage pour le parcours final doit être de 300°.

Si, lors du parcours final, l’amplitude de braquage du volant calculée ci-dessus est supérieure à l’angle maximal de braquage du volant déterminé par la conception du système de direction du véhicule d’essai, l’amplitude de braquage pour la série d’essais doit être supérieure à 98 % de l’angle maximal de braquage.

Si la saturation des pneumatiques se produit avant que l’angle calculé ci‑dessus soit atteint, la valeur de l’amplitude correspondante peut être utilisée comme amplitude de braquage lors du parcours final, mais seulement si cet angle est supérieur ou égal à 6,5 A.

On considère que les pneumatiques sont arrivés à saturation lorsque tous les paramètres suivants ont atteint leur valeur de pointe (c’est-à-dire qu’ils n’ont pas augmenté entre deux accroissements successifs de 0,5 A) :

a) Accélération latérale de pointe (voir par. 9.11.3) ;

b) Deuxième valeur de pointe de la vitesse angulaire de lacet (voir par. 9.11.8) ;

c) Déplacement latéral à 1,07 seconde à partir de l’instant DMB (voir par. 9.11.9).

Il n’est pas nécessaire que les valeurs de pointe soient atteintes au cours du même parcours d’essai. ».

1. \* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour 2024 tel qu’il figure dans le projet de budget-programme pour 2024 (A/78/6 (Sect. 20), par. 20.5), 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. [↑](#footnote-ref-2)