



Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

**Forum mondial de l'harmonisation
des Règlements concernant les véhicules****192^e 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 n° 140 (Systèmes de contrôle
électronique de la stabilité)****Communication du Groupe de travail des véhicules
automatisés/autonomes et connectés***

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.

* 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.



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. ».
