



Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

**Forum mondial de l'harmonisation
des Règlements concernant les véhicules****181^e session**

Genève, 23-25 juin 2020

Point 4.8.4 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 4 à la version initiale
du Règlement ONU n° 140 (ESC)****Communication du Groupe de travail des véhicules
automatisés/autonomes et connectés***

Le texte reproduit ci-après a été adopté par le Groupe de travail des véhicules automatisés/autonomes et connectés (GRVA) à sa cinquième session, en février 2020 (voir ECE/TRANS/WP.29/GRVA/5, par. 63). Il est fondé sur le document ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/12 tel que modifié par l'annexe V du rapport de la session. 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 et vote à leurs sessions de juin 2020.

* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour 2020 tel qu'il figure dans le projet de budget-programme pour 2020 (A/74/6 (titre V, chap. 20), par. 20.37), 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 7, lire :

« 7. Prescriptions d'efficacité

Pour chaque essai effectué dans les conditions prescrites au paragraphe 8 et conformément à la procédure prescrite au paragraphe 9.9, le véhicule, système ESC activé, doit satisfaire aux critères de stabilité directionnelle définis aux paragraphes 7.1 et 7.2, ainsi qu'au critère de réactivité du paragraphe 7.3 lors de chacun de ces essais effectués avec un angle de braquage programmé⁵ de 5 A ou plus (mais dans les limites des prescriptions du paragraphe 9.9.4), A étant l'angle de braquage du volant calculé conformément au paragraphe 9.6.1.

Nonobstant ce qui précède, le critère de réactivité est jugé satisfaisant également lorsque l'angle maximal de braquage du volant défini au paragraphe 9.9.4 et le déplacement latéral prescrit au paragraphe 7.3 sont atteints à un angle de braquage programmé inférieur à 5A.

Si un véhicule a été physiquement soumis aux essais prescrits au paragraphe 8, on peut démontrer que des versions ou variantes de ce même type de véhicule satisfont aux prescriptions en s'appuyant sur une simulation informatique qui respecte les conditions d'essai stipulées au paragraphe 8 et la procédure d'essai décrite au paragraphe 9.9. L'utilisation du simulateur est décrite à l'annexe 1 du présent Règlement. »

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. »
