



---

**Commission économique pour l'Europe**

Comité des transports intérieurs

**Forum mondial de l'harmonisation  
des Règlements concernant les véhicules****175<sup>e</sup> 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 n° 140  
(Système de contrôle électronique de la stabilité)****Communication du Groupe de travail en matière de roulement  
et de freinage\*\***

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.

---

\* Retirage pour raisons techniques (9 mai 2018).

\*\* 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.



## Complément 1 au Règlement ONU n° 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 ( $\delta H$ ) ;
  - b) Vitesse longitudinale ( $vX$ ) ;
  - c) Angle de dérive ( $\beta$ ) ou vitesse latérale ( $vY$ ) ; (facultatif) ;
  - d) Accélération longitudinale ( $aX$ ) ; (facultatif) ;
  - e) Accélération latérale ( $aY$ ) ;
  - f) Vitesse de lacet ( $d\psi/dt$ ) ;
  - g) Vitesse de roulis ( $d\phi/dt$ ) ;
  - h) Vitesse de tangage ( $d\theta/dt$ ) ;
  - i) Angle de roulis ( $\phi$ ) ;
  - j) Angle de tangage ( $\theta$ ) ».
-