



Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

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

Groupe de travail en matière de roulement et de freinage

Quatre-vingt-sixième session

Genève, 12-16 février 2018

Point 3 c) de l'ordre du jour provisoire

Règlements n^{os} 13, 13-H, 139 et 140 :**Précisions****Proposition de complément au Règlement n^o 140
(systèmes de contrôle électronique de la stabilité)****Communication de l'expert de l'Australie***

Le texte reproduit ci-après, établi par l'expert de l'Australie, vise à clarifier la prescription selon laquelle un système de contrôle électronique de la stabilité doit être monté sur tout véhicule d'un type homologué conformément au Règlement n^o 140 (Systèmes de contrôle électronique de stabilité – ESC). Les modifications qu'il est proposé d'apporter au texte actuel du Règlement sont indiquées en mode « suivi des modifications ».

* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2014-2018 (ECE/TRANS/240, par. 105, et ECE/TRANS/2014/26, activité 02.4), 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.



I. Proposition

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 paragraphe 6 et aux prescriptions d'efficacité énoncées au paragraphe 7, dans le cadre des procédures d'essai décrites au paragraphe 9 et dans les conditions d'essai spécifiées au paragraphe 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 au volant (δH) ;
- b) Vitesse longitudinale (vX) ;
- c) Angle de dérive (β) 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 (ϕ) ;
- j) Angle de tangage (θ) ».

II. Justification

1. Le libellé actuel du paragraphe 5.1 est repris du Règlement n° 13-H dans sa version originale. Ce texte spécifie toutefois que les prescriptions relatives aux systèmes de contrôle électronique de stabilité ne s'appliquent *que si le véhicule en est équipé*. D'un autre côté, il est prévu que tous les véhicules d'un type homologué conformément au Règlement n° 140 doivent être équipés d'un système de contrôle électronique de stabilité. Il est donc proposé de modifier le paragraphe 5.1 pour clarifier cette prescription. Une telle modification serait utile à toute les Parties contractantes (telles que l'Australie) acceptant (par l'intermédiaire de leur législation nationale) les véhicules satisfaisant aux prescriptions techniques du présent Règlement ainsi que les types de véhicules homologués conformément audit Règlement.

2. Il est également proposé, étant donné qu'il n'existe pas de version 2005 de la norme ISO 15037 – Partie 1, d'apporter une correction au paragraphe 2 de l'annexe 4. « ISO 15037 – Partie 1:2005 » doit être remplacé par « ISO 15037 – Partie 1:2006 ».