



Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

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

Groupe de travail des véhicules automatisés/autonomes et connectés

Douzième session

Genève, 24-28 janvier 2022

Point 8 a) de l'ordre du jour provisoire

Règlements ONU n^{os} 13, 13-H, 139 et 140, et RTM ONU n^o 8 :**Système de contrôle électronique de la stabilité****Proposition d'amendements au document
ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/34****Communication des experts du Canada***

Le texte ci-dessous tient compte de la proposition d'amendement de l'expert du Canada, visant à modifier le document ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/34 et le document informel GRVA-09-36, qui a été présentée à la onzième session du Groupe de travail des véhicules automatisés/autonomes et connectés (GRVA). Le document informel GRVA-09-36, établi par l'expert de la République de Corée, contenait des propositions d'amendements au RTM ONU n^o 8 (Système de contrôle électronique de la stabilité (ESC)). Ces propositions étaient fondées sur le document de travail ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/34 et le document informel GRVA-07-64. Les modifications qui figuraient dans le document informel GRVA-09-36 et qu'il est proposé d'apporter au texte actuel du RTM ONU n^o 8 figurent en caractères gras pour les ajouts et biffés pour les suppressions. Les amendements proposés par l'expert du Canada sont soulignés.

* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour 2022 tel qu'il figure dans le projet de budget-programme pour 2022 (A/76/6 (Sect. 20), par. 20.76), 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.



I. Proposition

Paragraphe 5, lire :

« 5. Prescriptions d'efficacité

Pour chaque essai effectué dans les conditions prescrites au paragraphe 6 et conformément à la procédure prescrite au paragraphe 7.9, le véhicule, système ESC activé, doit satisfaire aux critères de stabilité directionnelle définis aux paragraphes 5.1 et 5.2, ainsi qu'au critère de réactivité du paragraphe 5.3 lors de chacun de ces essais effectués avec un angle de braquage programmé de 5 A ou plus (mais dans les limites des prescriptions du paragraphe 7.9.4), A étant l'angle de braquage du volant calculé conformément au paragraphe 7.6.1.

Nonobstant ce qui précède, le critère de réactivité est jugé satisfaisant également lorsque l'angle maximal de braquage défini au paragraphe 7.9.4 et le déplacement latéral prescrit au paragraphe 5.3 sont atteints avec un angle de braquage programmé inférieur à 5 A. ».

Paragraphe 7.9.4, lire :

« 7.9.4 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, telle qu'indiquée ci-dessus, est supérieure à l'angle maximal de braquage du volant déterminé par la conception du système de direction, l'amplitude finale de braquage nominale pour la série d'essais doit être supérieure égale à 98 % de l'angle maximal de braquage. Toutefois, si le système de direction automatique ne permet pas d'effectuer la manœuvre d'essai "Sinus avec palier" en raison de ses limites mécaniques à l'amplitude finale de braquage définie pour la série d'essais, cette amplitude peut être supérieure à 98 % de l'angle maximal de braquage. ».