



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*

Deuxième sessionGenève, 28 janvier-1^{er} février 2019

Point 5 d) de l'ordre du jour provisoire

Groupe de travail des véhicules automatisés/autonomes et connectés :**Fonction de direction à commande automatique****Proposition d'amendements au Règlement ONU n° 79
(Équipement de direction)****Communication de l'expert de la France****

Le texte ci-après, établi par l'expert de la France, propose des amendements au Règlement ONU n° 79, sur la base du document informel GRVA-01-38, afin d'en préciser le texte. Les modifications qu'il est proposé d'apporter au texte actuel du Règlement figurent en caractères gras pour les ajouts.

* Anciennement **Groupe de travail en matière de roulement et de freinage (GRRF)**.

** 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, module 3), 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 5.1.6.1.1, lire :

- « 5.1.6.1.1 Chaque intervention de la CSF doit être immédiatement indiquée au conducteur par un signal visuel qui s’affiche pendant au moins 1 s ou tant que dure l’intervention, la plus longue de ces deux périodes étant retenue.

En mode clignotant, la phase d’éclairage doit commencer au début de l’intervention et se terminer à la fin de celle-ci ou immédiatement après celle-ci.

En cas d’intervention de la CSF commandée par un système de contrôle électronique de la stabilité (ESC) ou par une autre fonction de contrôle de la stabilité du véhicule, selon ce que prévoit les Règlements ONU pertinents (n° 13, 13-H ou 140), le témoin clignotant signalant l’intervention de l’ESC peut être utilisé à cet effet, tant que dure l’intervention, à la place du signal visuel susmentionné. ».

Paragraphe 5.1.6.2.6, lire :

- « 5.1.6.2.6 Toute intervention de l’ESF doit être signalée au conducteur au moyen d’un signal d’avertissement visuel et d’un signal acoustique ou haptique qui doivent être émis au plus tard au début de ladite intervention **et pour toute la durée de celle-ci.**

À cette fin, des signaux appropriés, utilisés par d’autres systèmes d’avertissement (par exemple, surveillance des angles morts, avertissement de franchissement de ligne ou avertissement de risque de choc avant), sont considérés comme suffisants pour satisfaire aux prescriptions applicables respectivement aux signaux visuels, acoustiques ou haptiques visés ci-dessus.

Le signal d’avertissement visuel [doit] être un signal clignotant. ».

Paragraphe 5.6.4.2.3, lire :

- « 5.6.4.2.3 Le système ne doit être activé (mode veille) qu’après une action délibérée du conducteur.

L’activation par le conducteur ne doit être possible que sur des routes interdites aux piétons et aux cyclistes et qui sont conçues avec une séparation physique entre les sens de circulations opposés et comportent au moins deux voies dans le sens de circulation du véhicule considéré. Ces conditions doivent être vérifiées par au moins deux moyens indépendants. ».

Si le véhicule quitte un type de route sur lequel l’utilisation d’une ACSF de catégorie C est autorisée pour emprunter une route sur laquelle elle est interdite, le système doit être automatiquement désactivé (**mode arrêt**). ».

Paragraphe 5.6.4.5.6, lire :

- « 5.6.4.5.6 Le système doit disposer d’un moyen de détecter que le conducteur tient la commande de direction et l’avertir conformément à la stratégie décrite ci-après :

Si, dans les 3 s suivant le lancement de la procédure de changement de voie **et avant la manœuvre de changement de voie**, le conducteur ne tient pas la commande de direction, un signal d’avertissement visuel doit être émis. Ce signal doit être le même que celui visé au paragraphe 5.6.2.2.5 ci-dessus.

Le signal d’avertissement doit rester actif jusqu’à ce que le conducteur reprenne la commande de direction en main ou que le système soit désactivé, manuellement ou automatiquement **conformément au paragraphe 5.6.4.6.8.** ».

II. Justification

A. Paragraphe 5.1.6.1.1

1. Il est proposé de préciser la durée de la phase d'éclairage en mode clignotant afin que le conducteur dispose d'un éclairage suffisant.

B. Paragraphe 5.1.6.2.6

2. Il est proposé de mentionner la durée des signaux comme pour les autres catégories d'ACSF (par exemple la CSF). En outre, le mode clignotant du signal optique devrait être prioritaire comme dans d'autres systèmes intervenant en cas de risque (par exemple une intervention du système ESC).

C. Paragraphe 5.6.4.2.3

3. Pour plus de clarté, il est proposé d'ajouter « mode arrêt » à la fin de la phrase.

D. Paragraphe 5.6.4.5.6

4. Le texte renvoie au paragraphe 5.6.4.6.8, où sont définis les différents cas de désactivation manuelle et automatique.
-