



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Forum mondial de l'harmonisation des Règlements
concernant les véhicules****184^e session**

Genève, 22-24 juin 2021

Point 4.8.1 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 5 à la série 03 d'amendements
au Règlement ONU n° 79 (Équipement de direction)****Communication du Groupe de travail des véhicules
automatisés/autonomes et connectés***

Le texte ci-après a été adopté par le Groupe de travail des véhicules automatisés/autonomes et connectés (GRVA) à sa huitième session (ECE/TRANS/WP.29/GRVA/9, par. 49). Il est fondé sur le document ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2021/9 tel que modifié au cours de la session (GRVA-09-30). 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 2021.

* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour 2021 tel qu'il figure dans le projet de budget-programme pour 2021 (A/75/6 (titre V, chap. 20), par. 20.51), 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.



Le paragraphe 2.3.4.18 devient le paragraphe 2.4.18.

Paragraphe 5.6.4.1.2, lire :

« 5.6.4.1.2 Lorsqu'une ACSF de catégorie C est en mode veille, l'ACSF de catégorie B1 doit avoir pour fonction de maintenir le véhicule au milieu de la voie, à moins qu'une position différente dans la voie ne soit jugée raisonnable en raison de la situation ou à la suite d'une intervention du conducteur (par exemple, lorsqu'un autre véhicule circule parallèlement à faible distance).

Ceci doit être démontré au service technique par le constructeur du véhicule lors de l'homologation de type. ».

Paragraphe 5.6.4.2.3, lire :

« 5.6.4.2.3 Le système ne doit être...

... 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), à moins que l'absence d'une deuxième voie dans le sens de la circulation soit la seule condition non remplie parmi celles mentionnées ci-dessus (par exemple, sur une bretelle de raccordement entre deux autoroutes). ».

Paragraphe 5.6.4.3, lire :

« 5.6.4.3 Neutralisation

Le conducteur doit exercer une force sur la commande de direction afin de neutraliser l'action du système sur la direction. La force nécessaire pour neutraliser le changement de trajectoire déclenché par le système ne doit pas dépasser 50 N.

Le système peut rester actif pendant la période de neutralisation à condition que la priorité soit donnée au conducteur. ».

Paragraphe 5.6.4.7, lire :

« 5.6.4.7 Situations critiques

Une situation est considérée comme critique si, au moment où débute une manœuvre de changement de voie, un véhicule en approche dans la voie de destination est obligé de ralentir en effectuant une décélération supérieure à 3 m/s^2 , 0,4 s après le début de la manœuvre, pour que la distance entre les deux véhicules ne soit jamais inférieure à la distance parcourue en 1 s par le véhicule changeant de voie.

La distance critique au début de la manœuvre de changement de voie doit être calculée selon la formule suivante :

$$S_{\text{critical}} = (v_{\text{rear}} - v_{\text{ACSF}}) * t_B + (v_{\text{rear}} - v_{\text{ACSF}})^2 / (2 * a) + v_{\text{ACSF}} * t_G$$

Où :

v_{rear} est La vitesse effective du véhicule en approche ou 130 km/h, la valeur retenue étant la moins élevée

v_{ACSF} est La vitesse effective du véhicule équipé de l'ACSF

a = 3 m/s^2 (Décélération du véhicule en approche)

t_B = 0,4 s (Temps écoulé après le début de la manœuvre de changement de voie, correspondant au début de la décélération du véhicule en approche)

t_G = 1 s (Écart restant entre les véhicules après la décélération du véhicule en approche). ».

*Annexe 8**Paragraphe 2, lire :*

« 2. Conditions d'essai

Les essais doivent se dérouler sur une chaussée plane et sèche en bitume ou en béton offrant une bonne adhérence. La température ambiante doit être comprise entre 0 °C et 45 °C.

À la demande du constructeur et avec l'accord du service technique, les essais peuvent être effectués dans des conditions d'essai différentes (conditions non optimales, par exemple sur une chaussée non sèche) à condition que les prescriptions d'efficacité soient respectées. ».

Paragraphe 3.5.1.2, lire :

« 3.5.1.2 L'essai est satisfaisant si :

- a) Le déplacement latéral en direction des marques ne commence pas dans un délai inférieur à 1 s après que la procédure de changement de voie a été engagée,
- b) Le déplacement latéral en direction des marques et le déplacement latéral nécessaire pour achever la manœuvre de changement de voie s'effectuent en un seul mouvement continu,
[...]
- j) L'indicateur de direction n'est pas désactivé avant la fin de la manœuvre de changement de voie et cette désactivation n'intervient pas au-delà d'un délai de 0,5 s après la reprise de l'ACSF de catégorie B1, dans le cas où le déplacement latéral est engagé automatiquement et où la commande de l'indicateur de direction n'était pas complètement enclenchée (position verrouillée) pendant la manœuvre de changement de voie. ».
