



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 4.8.2 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 nouvelle série 04 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 à sa huitième session (ECE/TRANS/WP.29/GRVA/9, par. 83), sous réserve de confirmation et d'éventuelles modifications par le GRVA à sa session de mai 2021. Il est fondé sur le document ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2021/13, tel que modifié au cours de la session (GRVA-09-43). 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.



Ajouter le nouveau paragraphe 2.3.4.4, libellé comme suit :

- « 2.3.4.4 Par “fonction d’atténuation des risques (FAR)”, une fonction permettant, en cas d’indisponibilité confirmée du conducteur, d’activer automatiquement le système de direction pendant une durée limitée afin de diriger le véhicule et de l’immobiliser en toute sécurité dans une zone d’arrêt cible ; ».

Ajouter le nouveau paragraphe 2.4.18, libellé comme suit :

- « 2.4.18 Par “zone d’arrêt cible”, une zone (par exemple une bande d’arrêt d’urgence, un accotement stabilisé, une bordure de chaussée, la voie de circulation la plus lente ou la voie de circulation sur laquelle se trouve le véhicule) dans laquelle une FAR vise à immobiliser le véhicule ; ».

Ajouter le nouveau paragraphe 5.1.6.3 (et ses alinéas), libellé comme suit :

- « 5.1.6.3 Les véhicules équipés d’une FAR doivent satisfaire aux prescriptions ci-après.
Toute FAR doit satisfaire aux prescriptions de l’annexe 6.

- 5.1.6.3.1 Une FAR ne doit déclencher une intervention que lorsque l’incapacité du conducteur à commander le véhicule est confirmée, par exemple par les moyens de surveillance de la vigilance du conducteur, par l’absence de réponse à une demande d’action ou à un avertissement, ou bien en cas d’activation manuelle par le conducteur.

Si le système est équipé d’un moyen d’activation manuelle, celui-ci doit être protégé contre toute activation involontaire.

- 5.1.6.3.2 À moins qu’une demande d’action n’ait déjà été faite ou que le système n’ait été activé manuellement, un signal d’avertissement visuel et sonore doit être émis avant chaque intervention de la FAR afin d’inciter le conducteur à reprendre le contrôle.

Chaque intervention de la FAR doit être indiquée au conducteur au moins par un signal visuel clairement visible et par un signal sonore durant toute la durée de l’intervention.

Ces signaux d’avertissement doivent indiquer sans équivoque que le degré d’urgence est élevé.

- 5.1.6.3.3 La FAR doit viser à immobiliser le véhicule en toute sécurité dans la zone d’arrêt cible.

- 5.1.6.3.3.1 La FAR doit viser à éviter les collisions ou tout du moins à atténuer leurs effets.

- 5.1.6.3.4 Le signal d’activation des feux de détresse doit être émis dès le début de l’intervention.

- 5.1.6.3.5 La fonction doit pouvoir être neutralisée à tout moment par une action particulière du conducteur.

- 5.1.6.3.6 Dispositions supplémentaires applicables aux systèmes destinés à immobiliser le véhicule en toute sécurité ailleurs que sur sa voie de circulation

Le véhicule ne doit pouvoir quitter sa voie de circulation initiale que sur des routes interdites aux piétons et aux cyclistes et qui, de par leur conception, sont équipées d’une séparation physique entre les sens de circulations opposés.

Tant que des dispositions et des procédures d’essai uniformes n’auront pas été établies, le constructeur devra fournir, à la satisfaction du service technique, dans le cadre de l’évaluation effectuée conformément à l’annexe 6, une documentation appropriée et des pièces justificatives, concernant notamment les essais physiques, pour démontrer que la fonction peut immobiliser sans risque le véhicule en dehors de sa voie circulation.

5.1.6.3.7 Informations concernant le système

Les informations suivantes doivent être fournies au service technique, avec le dossier d'information visé à l'annexe 6 du présent Règlement, au moment de l'homologation de type :

- a) Les informations sur la façon dont le système confirme que le conducteur n'est plus disponible ;
- b) La description des moyens mis en œuvre pour surveiller l'environnement de conduite (y compris les autres usagers de la route, les obstacles et la zone d'arrêt cible) ;
- c) Les informations relatives aux types de routes sur lesquels le système est conçu pour intervenir (autoroutes, routes nationales, zones urbaines, etc.) et aux moyens mis en œuvre pour assurer le bon déroulement de l'intervention ;
- d) La description des moyens par lesquels une action particulière peut neutraliser la fonction ;
- e) La description des principes d'avertissement et d'information du conducteur ;
- f) Dans le cas où le véhicule a la capacité de changer de voie, une description détaillée des dispositions mises en œuvre pour garantir la sécurité de la manœuvre et des moyens par lesquels le véhicule détecte qu'il se trouve dans un environnement de conduite autorisé ;
- g) Les informations relatives à la vitesse maximale à laquelle le système fonctionne (compte tenu notamment de l'environnement de circulation (autoroutier, urbain, etc.)) et les informations relatives à la manière dont la vitesse est réduite (vitesse adaptée à la circulation environnante ; pas de freinage brusque mettant en danger les autres usagers de la route) afin d'immobiliser le véhicule en toute sécurité. ».

Ajouter le nouveau paragraphe 12.3 (et ses alinéas), libellé comme suit :

- « 12.3 Dispositions transitoires applicables à la série 04 d'amendements :
- 12.3.1 À compter de la date officielle d'entrée en vigueur de la série 04 d'amendements, aucune Partie contractante appliquant le présent Règlement ne pourra refuser d'accorder ou d'accepter une homologation de type ONU en vertu dudit Règlement tel que modifié par la série 04 d'amendements.
- 12.3.2 À compter du 1^{er} septembre [2023], les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne seront plus tenues d'accepter les homologations de type ONU établies conformément aux précédentes séries d'amendements, délivrées pour la première fois après le 1^{er} septembre [2023].
- 12.3.3 Jusqu'au 1^{er} septembre [2025], les Parties contractantes appliquant le présent Règlement seront tenues d'accepter les homologations de type ONU établies conformément aux précédentes séries d'amendements, délivrées pour la première fois avant le 1^{er} septembre [2023].
- 12.3.4 À compter du 1^{er} septembre [2025], les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne seront plus tenues d'accepter les homologations de type délivrées en vertu de précédentes séries d'amendements audit Règlement.
- 12.3.5 Nonobstant les dispositions des paragraphes 12.3.2 et 12.3.4, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement continueront de reconnaître les homologations de type ONU délivrées au titre des précédentes séries d'amendements audit Règlement pour les véhicules non concernés par les dispositions du paragraphe 5.1.6.3.6 introduites par la série 04 d'amendements. ».