



Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

**Forum mondial de l'harmonisation
des Règlements concernant les véhicules****185^e session**

Genève, 23-25 novembre 2021

Point 4.10.1 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 3 à la série 02 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 dixième session, en mai 2021 (ECE/TRANS/WP.29/GRVA/10, par. 64). Il est fondé sur l'annexe IV du rapport de la session. Il est soumis au Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) et au Comité d'administration de l'Accord de 1958 (AC.1) pour examen à leurs sessions de novembre 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.



Paragraphe 2.4.8, lire :

« 2.4.8 Par “parcage télécommandé (RCP)”, une ACSF de catégorie A, activée par le conducteur, exécutant une manœuvre de stationnement ou une manœuvre à petite vitesse. L’activation s’effectue à proximité immédiate du véhicule ; ».

Paragraphe 2.4.9, lire :

« 2.4.9 Par “portée indiquée du système RCP (SRCPmax) ”, la distance maximale pour laquelle l’ACSF est conçue, mesurée entre le point le plus proche du véhicule à moteur et la télécommande ou le conducteur (dans le cas d’un système reposant sur la détection de sa position et de ses déplacements) ; ».

Paragraphes 5.6.1.2.1 et 5.6.1.2.2 (le paragraphe 5.6.1.2 est reproduit à titre d’information seulement), lire :

« 5.6.1.2 Prescriptions supplémentaires applicables aux systèmes de parcage télécommandé

5.6.1.2.1 La manœuvre de stationnement (...). Une action directe sur la direction, l’accélération et le freinage au moyen de la télécommande ou de déplacements du conducteur ne doit pas être possible.

5.6.1.2.2 Le conducteur doit actionner la télécommande de façon continue ou, dans le cas d’un système reposant sur la détection de sa position et de ses déplacements, se déplacer de façon continue dans la même direction longitudinale que le véhicule pendant toute la durée de la manœuvre de stationnement. ».

Paragraphe 5.6.1.2.3, lire :

« 5.6.1.2.3 Dans le cas d’un système reposant sur l’actionnement continu de la télécommande, le véhicule doit s’immobiliser immédiatement si :

- a) L’actionnement est interrompu ;
- b) La distance entre le véhicule et la télécommande dépasse la portée indiquée du système RCP (S_{RCPmax}) ; ou
- c) Le signal entre la télécommande et le véhicule s’interrompt.

Dans le cas d’un système reposant sur la détection de la position et des déplacements du conducteur, le véhicule doit s’immobiliser immédiatement si :

- a) Le déplacement continu du conducteur est interrompu ;
- b) La distance entre le véhicule et la télécommande ou le conducteur dépasse la portée indiquée du système RCP (S_{RCPmax}) ;
- c) Le conducteur n’est plus détecté ; ou
- d) La vitesse de déplacement du conducteur augmente rapidement. ».

Ajouter le nouveau paragraphe 5.6.1.2.9, libellé comme suit :

« 5.6.1.2.9 Pour les systèmes RCP reposant sur la détection de la position et des déplacements du conducteur, la désactivation visée au paragraphe 3.6.1.1.3 doit se faire au moyen d’une action simple et évidente qui sera reconnue par le système. ».

Ajouter le nouveau paragraphe 5.6.1.3.1.4, libellé comme suit :

« 5.6.1.3.1.4 Pour les systèmes RCP reposant sur la détection de la position et des déplacements du conducteur, le constructeur, dans le cadre de l’homologation de type, doit expliquer au service technique comment une personne est identifiée comme étant le conducteur, comment la position et les déplacements de cette personne sont suivis et comment le conducteur active et désactive la commande. Cette explication doit être approuvée par le service technique. ».