



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 6 b) de l'ordre du jour provisoire

Systèmes actifs d'aide à la conduite et Règlement ONU n° 79 :**Règlement ONU n° 79 (Équipement de direction)****Proposition d'amendements aux séries 03 et 04
d'amendements au Règlement ONU n° 79
(Équipement de direction)****Communication de l'expert de l'Organisation internationale
des constructeurs d'automobiles***

Le texte ci-dessous, établi par l'expert de l'Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA), est fondé sur le document informel GRVA-11-43, qui a été présenté à la onzième session du Groupe de travail des véhicules automatisés/autonomes et connectés (GRVA), en septembre 2021. Il vise à corriger plusieurs erreurs relevées dans le texte du Règlement ONU n° 79. Les modifications qu'il est proposé d'apporter au texte actuel de ce Règlement figurent en caractères gras pour les ajouts et biffés pour les suppressions.

* 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

Le paragraphe 2.3.4.18 devient le paragraphe 2.4.18, comme suit (libellé inchangé) :

«~~2.3.4.18~~ Par “portée maximale théorique du système MTC (S_{RCMmax})”, la distance maximale entre le point le plus proche du véhicule à moteur et la télécommande pour laquelle le système MTC est conçu.

Le paragraphe 2.4.18 devient le paragraphe 2.4.19.

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 être visible à la fin de l’intervention ou après.

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, telle que mentionnée dans le Règlement ONU pertinent (n° 13, n° 13-H ou n° 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 5.3.3.1, modification sans objet en français.

Annexe 8, paragraphe 3.5.4.1, lire :

« 3.5.4.1 Le véhicule d’essai doit être conduit sur une voie d’une piste d’essai rectiligne comportant au moins deux voies de circulation dans le même sens de déplacement bordées de marques routières sur chacun de leurs côtés.

La vitesse du véhicule doit être égale à $V_{smin} + 10$ km/h.

L’ACSF de catégorie C doit être activé (mode veille) et, à moins que le système ait déjà été mis en fonction conformément au paragraphe 5.6.4.8.3, un autre véhicule doit s’approcher par l’arrière afin de permettre au système de fonctionner, ainsi qu’il est spécifié au paragraphe 5.6.4.8.3 ci-dessus.

Le véhicule en approche doit alors dépasser complètement le véhicule à l’essai.

Le conducteur doit alors engager une manœuvre de changement de voie.

L’essai doit être répété pour chacune des situations suivantes, lesquelles surviennent avant le début de la manœuvre de changement de voie :

- a) Le conducteur neutralise le système ;
- b) Le conducteur désactive le système ;
- c) La vitesse du véhicule est ramenée à $V_{smin} - 10$ km/h ;
- d) Le conducteur ne tient plus la commande de direction et le signal avertisseur correspondant est actionné ;
- e) Le conducteur a désactivé manuellement les feux indicateurs de direction ;
- f) La manœuvre de changement de voie n’a pas débuté dans les 5 s suivant le lancement de la procédure de changement de voie (par exemple, un autre véhicule circule sur la voie adjacente dans une situation critique au sens du paragraphe 5.6.4.7) **ou dans les 7 s si la manœuvre a été engagée par une deuxième action délibérée ;**
- g) **La deuxième action délibérée, pour un système approprié, est effectuée plus de 5 s après le début de la procédure de changement de voie.**

II. Justification

A. Renumérotation du paragraphe 2.4.18

1. Le numéro de paragraphe de la définition de la « portée maximale théorique du système MTC » ajoutée par l'amendement 2 à la quatrième version révisée du Règlement ONU n° 79, fondé sur le document ECE/TRANS/WP.29/2020/11 (complément 2 à la série 03 d'amendements), est erroné. Cette erreur se répète dans le complément 3 à la série 03, et à la série 04 d'amendements.

B. Phrases manquantes au paragraphe 5.1.6.1.1

2. Le document ECE/TRANS/WP.29/2020/67 a été adopté par le Comité d'administration de l'Accord de 1958 (AC.1) sur la base, entre autres, du document ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/11, adopté à la cinquième session du GRVA (février 2020). Il y était proposé d'ajouter un nouveau paragraphe 5.1.6.1.2.3 (amélioration des dispositions relatives à la fonction de direction corrective pour les véhicules des catégories M₂ et M₃ équipés d'un système d'avertissement de franchissement de ligne). Le paragraphe 5.1.6.1.1 était également partiellement répété à titre d'information. Le document ne visait ni à revenir à une version antérieure de ce dernier paragraphe, ni à le modifier, mais il était ambigu puisque le paragraphe était incomplet. C'est pourquoi, dans le complément 3 à la série 03 d'amendements au Règlement ONU n° 79 (ECE/TRANS/WP.29/2020/67) le texte du paragraphe ne tient pas compte des versions précédentes du Règlement. Le présent document vise à corriger cette erreur.

C. Paragraphe 5.3.3.1

3. En anglais, le mot « indefinitely » doit être remplacé par « indefinitely ». Cette erreur a date de la troisième version révisée du Règlement.

D. Annexe 8, paragraphe 3.5.4.1

4. Le document ECE/TRANS/WP.29/2021/14 a été adopté par le WP.29 sur la base du document ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/23, adopté à la quatrième session du GRVA (septembre 2019). Le présent document vise à préciser que l'activation de la fonction de direction à commande automatique de catégorie C dans le cadre de la procédure d'essai n'est nécessaire que lorsque le système n'est pas déjà en train de fonctionner. La fin de l'alinéa f) et la totalité de l'alinéa g) du paragraphe 3.5.4.1 de l'annexe 8 ont cependant été omises par erreur dans le complément 4 à la série 03 d'amendements au Règlement ONU n° 79 (ECE/TRANS/WP.29/2021/14). Le présent document vise à corriger cette erreur.