



Conseil économique et social

Distr. générale
11 juillet 2023
Français
Original : anglais

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

Dix-septième session

Genève, 25-29 septembre 2023

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 de complément aux séries 03 et 04 d'amendements au Règlement ONU n° 79 (Équipement de direction)

Communication des experts de la European Association of Automotive Suppliers et de l'Organisation internationale des constructeurs d'automobiles*

Le texte ci-après, établi par les experts de la European Association of Automotive Suppliers (CLEPA) et de l'Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA), est fondé sur le document informel GRVA-16-08. La proposition vise à clarifier les dispositions relatives à une fonction de direction à commande automatique (ACSF) de catégorie A. Les modifications qu'il est proposé d'apporter au texte actuel du Règlement figurent en caractères gras pour les ajouts.

* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour 2023 tel qu'il figure dans le projet de budget-programme pour 2023 (A/77/6 (Sect. 20), par. 20.6), 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

Paragraphes 2.4.8 et 2.4.9, 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 **ou de l’ensemble de véhicules**.
- 2.4.9 Par “*portée indiquée du système RCP (S_{RCPmax})*”, la distance maximale pour laquelle l’ACSF est conçue, mesurée entre le point le plus proche du véhicule à moteur, **ou du contour des deux véhicules dans le cas d’un ensemble de véhicules**, et la télécommande ou le conducteur (dans le cas d’un système reposant sur la détection de sa position et de ses déplacements). ».

II. Justification

- La proposition vise à clarifier les dispositions relatives au parcage télécommandé (RCP), une ACSF de catégorie A, pour les ensembles de véhicules. La portée indiquée du système RCP (S_{RCPmax}) est actuellement limitée à 6 m par rapport au véhicule à moteur, ce qui est insuffisant dans les cas où le conducteur se place derrière l’ensemble de véhicules pour surveiller la manœuvre.
- Pour le stationnement ou les manœuvres en marche arrière, cette position est judicieuse du point de vue de la sécurité, car elle permet au conducteur de mieux voir ce qui se trouve derrière la remorque.
- Tous les paragraphes établissant des prescriptions relatives à un système de parcage télécommandé restent inchangés et applicables aux ensembles de véhicules.
- En particulier, la conformité aux prescriptions du paragraphe 5.6.1.1.4, selon lesquelles le système doit être capable de détecter les obstacles dans la zone de manœuvre afin d’éviter une collision, doit être démontrée au cours du processus d’homologation.
- Les modalités permettant de démontrer que le comportement du système est sûr en cas de défaillance comme en l’absence de défaillance et que des mesures adéquates ont été prises pour que le capteur aie une bonne visibilité de la zone de manœuvre devront faire l’objet d’un examen et d’un accord entre le service technique et le constructeur et être décrites à l’annexe 6.
- Le conducteur demeure responsable de toute cargaison en porte-à-faux, lors de la conduite en marche arrière avec ou sans remorque.

Figure 1

Positions de l’ensemble de véhicules et du conducteur et portée indiquée du système RCP (S_{RCPmax}) dans ce cas

$S_{RCPmax} = 6$ m autour du contour de l’ensemble de véhicules

