



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 à la série 03 d'amendements
au Règlement ONU n° 79 (Équipement de direction)****Communication de l'expert de l'Australie***

Le texte ci-après, établi par l'expert de l'Australie, vise à corriger dans le Règlement ONU n° 79 les problèmes relatifs aux renvois au Règlement ONU n° 130 (Système d'avertissement de franchissement de ligne (LDWS)). Il est fondé sur le débat auquel l'examen du document informel GRVA-16-10/Rev.1 a donné lieu à la seizième session du Groupe de travail des véhicules automatisés/autonomes et connectés (GRVA). Les modifications qu'il est proposé d'apporter au texte actuel du Règlement ONU n° 79 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

Paragraphe 5.6.2.2.3, lire :

« 5.6.2.2.3 Lorsqu'il atteint les conditions limites visées au paragraphe 5.6.2.3.1.1 du présent Règlement (par exemple, l'accélération latérale maximale indiquée $a_{y_{\max}}$), en l'absence de toute action du conducteur sur la commande de direction et lorsqu'une roue avant du véhicule franchit les marques routières, le système doit éviter toute perte soudaine de direction en continuant de fournir une assistance dans la mesure du possible, comme décrit dans le concept de sécurité du constructeur du véhicule, et informer clairement le conducteur de l'état du système par un signal visuel ainsi que par un signal sonore ou haptique.

Pour les véhicules des catégories M₂, M₃, N₂ et N₃, cette prescription est considérée comme étant satisfaite si le véhicule est équipé d'un système d'avertissement de franchissement de ligne (LDWS) satisfaisant aux prescriptions techniques du Règlement ONU n° 130 **dans sa version originale (série originale d'amendements)**. ».

Annexe 8

Paragraphe 2.1, lire :

« 2.1 Marques routières

Les marques routières de la chaussée utilisée pour les essais doivent être conformes aux prescriptions de l'annexe 3 du Règlement ONU n° 130 **dans sa version originale (série originale d'amendements)**. Ces marques doivent être en bon état et d'un matériau se conformant à la norme relative au marquage visible des voies. La configuration des marques utilisées pour les essais doit être consignée dans le procès-verbal d'essai.

Pour les besoins des essais de la présente annexe, la largeur de la voie doit être au minimum de 3,5 m. À la discrétion du constructeur et avec l'accord du service technique, une voie d'une largeur inférieure à 3,5 m peut être utilisée si le bon fonctionnement du système sur des routes à voies plus larges peut être démontré.

Les essais doivent être exécutés dans des conditions de visibilité qui assurent une conduite sûre à la vitesse d'essai requise.

Le constructeur doit démontrer, documentation à l'appui, la conformité avec toutes les autres marques routières qui figurent dans l'annexe 3 du Règlement ONU n° 130 **dans sa version originale (série originale d'amendements)**. Tous les documents utilisés à cet effet doivent être joints au procès-verbal d'essai. ».

II. Justification

1. Le présent projet de complément à la série 03 d'amendements au Règlement ONU n° 79 accompagne le document officiel fondé sur le document informel GRVA-16-10/Rev.1, qui vise à ajouter dans le Règlement ONU n° 130 (Système d'avertissement de franchissement de ligne) des spécifications relatives au marquage des voies en Australie afin que les véhicules soient conçus de façon à pouvoir circuler sur le territoire australien.

2. Comme le Règlement ONU n° 79 renvoie au Règlement ONU n° 130 en ce qui concerne les spécifications fonctionnelles relatives au système d'avertissement de franchissement de ligne et aux marques routières, le moment serait bien choisi pour corriger les problèmes de renvoi que l'Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA) a soulevés à la seizième session du Groupe de travail des véhicules automatisés/autonomes et connectés (GRVA).

3. Le paragraphe 7 des Directives générales concernant l'élaboration des Règlements de l'ONU et les dispositions transitoires qu'ils contiennent (document ECE/TRANS/WP.29/1044/Rev.3) dispose ce qui suit : « Tout renvoi aux dispositions d'un autre Règlement de l'ONU doit indiquer la version dudit Règlement, étant entendu que toute version ultérieure sera également acceptable. ».

4. Actuellement, dans le Règlement ONU n° 79, il n'est pas précisé à quelle version du Règlement ONU n° 130 il est fait référence. Il est donc proposé d'ajouter le libellé « série originale d'amendements » afin de satisfaire aux prescriptions des Directives générales. Ainsi, pour les systèmes d'avertissement de franchissement de ligne installés sur des véhicules non destinés à être distribués en Australie, les constructeurs pourront procéder aux essais avec des marques routières conformes aux prescriptions de la série originale ou d'une série ultérieure d'amendements au Règlement ONU n° 130.
