



---

**Commission économique pour l'Europe****Comité des transports intérieurs****Forum mondial de l'harmonisation des Règlements  
concernant les véhicules****192<sup>e</sup> session**

Genève, 5-8 mars 2024

Point 4.7.5 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 5 à la 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, adopté par le Groupe de travail des véhicules automatisés/autonomes et connectés à sa dix-septième session (voir ECE/TRANS/WP.29/GRVA/17, par. 86), est fondé sur le document ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/26. 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 mars 2024.

---

\* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour 2024 tel qu'il figure dans le projet de budget-programme pour 2024 (A/78/6 (Sect. 20), par. 20.5), 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 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  $M_2$ ,  $M_3$ ,  $N_2$  et  $N_3$ , 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 00 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 00 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 00 d'amendements). Tous les documents utilisés à cet effet doivent être joints au procès-verbal d'essai. ».

---