



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-neuvième session

Genève, 25 juin 2024

Points 4 g) et 6 b) de l'ordre du jour provisoire

Véhicules automatisés/autonomes et connectés :**Règlement ONU n° 157****Systemes actifs d'aide à la conduite et Règlement ONU n° 79 :****Règlement ONU n° 79 (Équipement de direction)****Proposition d'amendements au Règlement ONU n° 79
(Équipement de direction) et au Règlement ONU n° 157
(Systemes automatisés de maintien dans la voie)****Communication de l'expert de la European Association of Automotive
Suppliers (CLEPA) et de l'Organisation internationale
des constructeurs d'automobiles (OICA)***

Le texte ci-après, établi par l'expert de la European Association of Automotive Suppliers (CLEPA) et de l'Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA), vise à harmoniser le libellé des dispositions des Règlements ONU n°s 79 et 157 avec celui des dispositions du Règlement ONU n° 152 (AEBS pour les véhicules des catégories M₁ et N₁), en ce qui concerne les conditions de réactivation automatique du système « à chaque nouveau démarrage du moteur ». Il est fondé sur les documents informels GRVA-18-05 et GRVA-18-06. Les modifications qu'il est proposé d'apporter au texte actuel du Règlement figurent en caractères gras pour les ajouts et biffés pour les suppressions.

* 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), tableau 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.



I. Proposition d'amendements au Règlement ONU n° 79

Paragraphe 5.6.4.2.1, lire :

« 5.6.4.2.1 Par défaut, le système doit être désactivé à chaque nouveau démarrage du moteur (**ou à chaque nouveau cycle de fonctionnement, selon le cas**). Cette prescription ne s'applique pas lorsque le moteur redémarre automatiquement (**ou lorsqu'un nouveau cycle de fonctionnement se lance automatiquement, selon le cas**), par exemple dans le cas d'un système de mise en veille (système arrêt-démarrage automatique). ».

Paragraphe 5.6.4.8.3, lire :

« 5.6.4.8.3 Après chaque nouveau démarrage/~~cycle de fonctionnement~~ du moteur (**ou cycle de fonctionnement, selon le cas**) (à l'exception des démarrages automatiques, par exemple dans le cas d'un système de mise en veille (système arrêt-démarrage automatique)), l'ACSF de catégorie C ne doit pas pouvoir réaliser une manœuvre de changement de voie avant que le système ait détecté, au moins une fois, un objet mobile à une distance supérieure à la distance minimale S_{rear} déclarée par le constructeur, dont il est question au paragraphe 5.6.4.8.1 ci-dessus. ».

Annexe 8, paragraphe 3.5.6.1, lire :

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

Le véhicule doit se déplacer à la vitesse $V_{\text{min}} + 10$ km/h.

L'ACSF de catégorie C doit être activée (mode veille) et 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.

On occulte le(s) capteur(s) arrière d'une façon convenue entre le constructeur et le service technique, qui doit être consignée dans le procès-verbal d'essai. Cette opération peut être effectuée à l'arrêt, à condition qu'aucun nouveau démarrage du moteur (**ou nouveau cycle de fonctionnement, selon le cas**) ne soit effectué.

Le véhicule doit se déplacer à la vitesse $V_{\text{min}} + 10$ km/h, et son conducteur doit engager une procédure de changement de voie. ».

Annexe 8, paragraphe 3.5.7.1.1, lire :

« 3.5.7.1.1 Après que le conducteur a procédé à un nouveau démarrage du moteur (**ou à un nouveau cycle de fonctionnement, selon le cas**), le véhicule d'essai doit être conduit sur une voie d'une piste d'essai en ligne droite ayant au moins deux voies de circulation dans le même sens de déplacement comportant des marques routières sur chacun de leurs côtés.

L'ACSF de catégorie C doit être désactivée (mode arrêt), et un autre véhicule doit s'approcher par l'arrière et dépasser complètement le véhicule soumis à l'essai.

L'indicateur de direction servant à engager une procédure de changement de voie doit être activé par le conducteur pendant plus de 5 s. ».

Annexe 8, paragraphe 3.5.7.2.1, lire :

« 3.5.7.2.1 Après que le conducteur a procédé à un nouveau démarrage du moteur (**ou à un nouveau cycle de fonctionnement, selon le cas**), le véhicule d'essai doit être conduit sur une voie d'une piste d'essai en ligne droite ayant au moins deux voies de circulation dans le même sens de déplacement comportant des marques routières sur chacun de leurs côtés.

L'ACSF de catégorie C doit être activée manuellement (mode veille).

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

II. Proposition d'amendements au Règlement ONU n° 157

Paragraphe 5.5.5, lire :

« 5.5.5 La réactivation du système après la fin de toute manœuvre d'atténuation maximale des risques ne doit être possible qu'après un nouveau démarrage du moteur (**ou un nouveau cycle de fonctionnement, selon le cas**). ».

Paragraphe 6.2.2, lire :

« 6.2.2 Par défaut, le système doit être en mode arrêt à chaque nouveau démarrage du moteur (**ou à chaque nouveau cycle de fonctionnement, selon le cas**). Cette prescription ne s'applique pas lorsqu'un nouveau démarrage du moteur (**ou un nouveau cycle de fonctionnement, selon le cas**) est effectué automatiquement, par exemple, par un système d'arrêt et de redémarrage automatiques. ».

III. Justification

1. À sa treizième session, le GRVA s'est dit favorable à l'interprétation 1 décrite dans le document informel GRVA-13-33 concernant le libellé des dispositions du Règlement ONU n° 152 (AEBS pour les véhicules des catégories M₁ et N₁) relatives à la réactivation automatique de la fonction AEBS « à chaque nouveau démarrage du moteur ».

2. Dans cette interprétation 1, il est précisé que ce libellé laisse au constructeur le choix entre deux options (« chaque nouveau démarrage du moteur » ou « chaque nouveau cycle de fonctionnement »).

3. À sa quatorzième session, le GRVA a adopté le libellé « à chaque nouveau démarrage du moteur (ou à chaque nouveau cycle de fonctionnement, selon le cas) », correspondant bien à l'interprétation 1 dont il avait convenu, et s'est dit favorable à ce que cette interprétation et ce libellé soient également intégrés aux autres Règlements applicables relevant du GRVA.

4. Le présent document a pour objet d'appliquer ce libellé dans les paragraphes concernés des Règlements ONU n^{os} 79 et 157, afin d'améliorer l'harmonisation entre les Règlements relevant de la compétence du GRVA.