

12 février 2024

Accord

Concernant l'adoption de Règlements techniques harmonisés de l'ONU applicables aux véhicules à roues et aux équipements et pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur les véhicules à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces Règlements*

(Révision 3, comprenant les amendements entrés en vigueur le 14 septembre 2017)

Additif 78 – Règlement ONU n° 79

Révision 4 – Amendement 10

Complément 9 à la série 03 d'amendements – Date d'entrée en vigueur : 5 janvier 2024

Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne l'équipement de direction

Le présent document est communiqué uniquement à titre d'information. Le texte authentique, juridiquement contraignant, est celui du document ECE/TRANS/WP.29/2023/68.



Nations Unies

* Anciens titres de l'Accord :

Accord concernant l'adoption de conditions uniformes d'homologation et la reconnaissance réciproque de l'homologation des équipements et pièces de véhicules à moteur, en date, à Genève, du 20 mars 1958 (version originale) ;

Accord concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions, en date, à Genève, du 5 octobre 1995 (Révision 2).



Paragraphe 5.6.4.2.3, lire :

« 5.6.4.2.3 Le système ne doit être activé (mode veille) qu'après une action délibérée du conducteur.

L'activation par le conducteur ne doit être possible que sur des routes interdites aux piétons et aux cyclistes et qui, de par leur conception, sont équipées d'une séparation physique entre les sens de circulations opposés et comportent au moins deux voies dans le sens de circulation du véhicule considéré. Ces conditions doivent être vérifiées par au moins deux moyens indépendants.

Si le véhicule quitte un type de route sur lequel l'utilisation d'une ACSF de catégorie C est autorisée pour emprunter une route sur laquelle elle est interdite, le système doit être automatiquement désactivé (mode arrêt), à moins que l'absence d'une deuxième voie dans le sens de la circulation soit la seule condition non remplie parmi celles mentionnées ci-dessus (par exemple, sur une bretelle de raccordement entre deux autoroutes).

Nonobstant les critères d'activation et de transition ci-dessus, si le conducteur demande l'activation du système sur tout type de route par une action délibérée effectuée par le même moyen que celui utilisé pour l'ACSF de catégorie B1, l'ACSF de catégorie C peut passer automatiquement en mode veille :

- a) Lorsque le système a vérifié que le type de route remplit les conditions décrites ci-dessus ; et
- b) Afin d'éviter de distraire le conducteur, une fois que le véhicule a rejoint une voie de circulation normale. ».

Paragraphe 5.6.4.5.2, lire :

« 5.6.4.5.2 Lorsque le système est en mode veille (c'est-à-dire prêt à intervenir), le conducteur doit en être informé par un signal visuel.

Si le système passe automatiquement en mode veille, comme défini au paragraphe 5.6.4.2.3, la transition doit être indiquée au conducteur de façon visible et compréhensible. Cette indication doit être différente du signal visuel du mode veille lui-même (par exemple, affichage d'un autre message contextuel ou témoin clignotant), sauf si un signal indiquant que le système est en mode arrêt s'affiche au moins après l'activation. ».
