



# Conseil économique et social

Distr. générale  
11 juillet 2024  
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

#### Vingtième session

Genève, 23-27 septembre 2024

Point 6 a) de l'ordre du jour provisoire

**Systèmes actifs d'aide à la conduite et Règlement ONU n° 79 :**

**Systèmes actifs d'aide à la conduite**

## **Proposition de complément au Règlement ONU n° [171] (Systèmes d'aide au contrôle du véhicule)**

### **Communication de l'expert du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord\***

Le texte ci-après, établi par les experts du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, concerne les conditions de réactivation automatique du système « à chaque nouveau démarrage du moteur ». Il est fondé sur le document informel GRVA-19-41. 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

Paragraphe 5.3.7.5.1.1.2, lire :

« 5.3.7.5.1.1.2 Lors de la première activation du système ~~au cours d'un cycle de fonctionnement~~ **après une activation de la chaîne de traction**<sup>3</sup>, le système doit informer le conducteur que la configuration de l'intervalle est réglée sur une valeur inférieure à 2 secondes, si tel est le cas. ».

Ajouter la nouvelle note de bas de page 3, libellée comme suit :

« <sup>3</sup> **Selon les définitions figurant dans la Résolution mutuelle n° 2 (R.M.2) des Accords de 1958 et de 1998 contenant des définitions des systèmes de propulsion des véhicules (voir le document [ECE/TRANS/WP.29/1121](#)).** ».

L'ancienne note de bas de page 3 devient la note de bas de page 4.

Paragraphe 5.5.3.1, lire :

« 5.5.3.1 Le système doit être en mode « arrêt » **après chaque activation de la chaîne de traction**<sup>3</sup> ~~à chaque nouveau démarrage du moteur (ou cycle de fonctionnement, selon le cas)~~, quel que soit le mode précédemment sélectionné par le conducteur.

Cette prescription n'est pas applicable aux **activations de la chaîne de traction**<sup>3</sup> ~~redémarrages (ou nouveaux cycles de fonctionnement, selon le cas)~~ qui surviennent automatiquement en raison, par exemple, du fonctionnement d'un système arrêt-démarrage automatique. ».

Paragraphe 5.5.4.2.8.1, lire :

« 5.5.4.2.8.1 Le constructeur doit mettre en place des stratégies visant à empêcher l'activation du système pendant la durée ~~du cycle de démarrage/de fonctionnement~~ **de fonctionnement de la chaîne de traction**<sup>3</sup> lorsqu'il est constaté que le conducteur ne fait pas preuve d'une vigilance suffisante pendant une longue période, c'est-à-dire au moins la fonction de réponse à l'indisponibilité du conducteur se déclenche plusieurs fois. ».

Annexe 4,

Paragraphe 4.2.2.1, lire :

« 4.2.2.1 Les essais doivent être effectués de manière à ce que leur résultat ne soit affecté ni par les réglages ou les interventions du conducteur ni par un quelconque autre facteur sans lien avec la manœuvre à l'essai. Les conditions suivantes s'appliquent donc :

- a) La distance de suivi du contrôle longitudinal du système doit être réglée sur :
  - i) La distance par défaut, si la distance est réinitialisée et réglée sur une valeur spécifique lors de la première activation du système  ~~dans le cycle de marche~~ **après une activation de la chaîne de traction** ; ou ...

... ».

## II. Justification

1. La Résolution mutuelle n° 2 (R.M.2) a été élaborée spécialement dans le but d'établir des définitions uniformes pour les systèmes de propulsion des véhicules et a permis l'adoption de termes génériques désignant les composants et les caractéristiques des systèmes de propulsion, indépendamment du type de carburant ou de la technologie utilisée. Elle fournit donc une base pour l'élaboration de dispositions neutres sur le plan technologique. Les références faites au « moteur » ou au « cycle de fonctionnement » laissent toujours entendre qu'il s'agit d'un type de technologie donné et restent donc quelque peu ambiguës.

2. Le terme « chaîne de traction » défini dans la R.M.2 est un terme générique qui décrit suffisamment bien l'élément du véhicule auquel il faut se référer s'agissant de l'état par défaut des systèmes après l'initialisation. En outre, l'utilisation du terme « chaîne de traction » simplifie les dispositions concernées. La définition de la chaîne de traction donnée dans la R.M.2 est la suivante :

3. « Chaîne de traction » : sur un véhicule, ensemble du ou des systèmes de stockage de l'énergie de propulsion, du ou des convertisseurs de l'énergie de propulsion, du ou des groupes motopropulseurs, y compris les dispositifs périphériques, servant à fournir de l'énergie mécanique aux roues aux fins de la propulsion du véhicule.

---