



---

**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 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 aux séries 03 et 04  
d'amendements au Règlement ONU n° 79  
(Équipement de direction)****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-19-33/Rev.1. 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 5.6.4.2.1, lire :

« 5.6.4.2.1 Par défaut, le système doit être désactivé à chaque **activation de la chaîne de traction**<sup>[x]</sup> ~~nouveau démarrage du moteur. Cette prescription ne s'applique pas lorsque le moteur redémarre.~~ **Un redémarrage (ou un nouveau cycle de fonctionnement) qui survient automatiquement en raison**, par exemple, ~~le cas d'un système de mise en veille (du fonctionnement d'un système arrêt-démarrage automatique), n'est pas considéré comme une activation de la chaîne de traction.~~ ».

Ajouter une nouvelle note de bas de page, libellée comme suit :

« <sup>[x]</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](#)).** ».

Numéroter la note de bas de page comme il convient selon la série d'amendements et renuméroter les notes de bas de page suivantes en conséquence.

Paragraphe 5.6.4.8.3, lire :

« 5.6.4.8.3 Après chaque **activation de la chaîne de traction** ~~nouveau démarrage du moteur~~ (à l'exception des démarrages automatiques, par exemple dans le cas ~~d'un système de mise en veille (système arrêt-démarrage automatique)~~), le véhicule doit empêcher l'ACSF de catégorie C d'effectuer une manœuvre de changement de voie avant que le système du véhicule ou celui de la remorque, selon le cas, ait détecté, au moins une fois, un objet mobile à une distance supérieure à la distance minimale  $S_{\text{rear}}$  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, à moins que le système ait déjà été mis en fonction conformément au paragraphe 5.6.4.8.3, 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'aucune **nouvelle activation de la chaîne de traction** ~~nouveau démarrage du moteur~~ ne soit effectuée.

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 une **nouvelle activation de la chaîne de traction** ~~nouveau démarrage du moteur~~, 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.

Le conducteur doit alors lancer la procédure de changement de voie et amorcer la manœuvre à l'aide de la ou des actions délibérées qui s'imposent. ».

*Annexe 8, paragraphe 3.5.7.2.1, lire :*

« 3.5.7.2.1 Après que le conducteur a procédé à une **nouvelle activation de la chaîne de traction** ~~nouveau démarrage du moteur~~, 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 lancer la procédure de changement de voie et amorcer la manœuvre à l'aide de la ou des actions délibérées qui s'imposent. ».

## 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.