



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 à la série 04 d'amendements
au Règlement ONU n° 79 (Équipement de direction)****Communication des experts de l'Organisation internationale
des constructeurs d'automobiles et de la European Association
of Automotive Suppliers***

Le texte ci-après, établi par les experts de l'Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA) et de la European Association of Automotive Suppliers (CLEPA), concerne les conditions de réactivation automatique du système « à chaque nouveau démarrage du moteur ». Il est fondé sur le document informel GRVA-19-20. 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 nouveau démarrage du moteur **(ou cycle de fonctionnement, selon le cas)**. Cette prescription ne s'applique pas ~~lorsque le moteur redémarre automatiquement~~ **lorsqu'un nouveau démarrage du moteur (ou cycle de fonctionnement, selon le cas) est effectué automatiquement**, 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)), 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_{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'aucun nouveau démarrage du moteur **(ou 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 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.

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 un nouveau démarrage du moteur **(ou 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 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. Le document ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2024/16 était basé, par erreur, sur une version obsolète du texte, contenant uniquement la série 03 d'amendements au Règlement ONU n° 79. Il ne comprenait pas les amendements nécessaires à la série 04, alors que les modifications devraient s'appliquer à la fois aux séries 03 et 04 dans leurs dernières versions. Le présent document informel vise à corriger cette erreur signalée par le secrétariat.

2. Le texte manquant, réintroduit dans le présent document, correspondait aux modifications récentes apportées par :

a) Les compléments 2, 4 et 8 à la série 03 d'amendements (documents ECE/TRANS/WP.29/2020/11, ECE/TRANS/WP.29/2021/14 et ECE/TRANS/WP.29/2022/80) ;

b) Le complément 3 à la série 04 d'amendements (document ECE/TRANS/WP.29/2022/81).
