



Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

**Forum mondial de l'harmonisation
des Règlements concernant les véhicules**Groupe de travail de l'éclairage
et de la signalisation lumineuse**Quatre-vingt-onzième session**

Genève, 22-25 octobre 2024

Point 13 de l'ordre du jour provisoire

**Orientation des travaux futurs du Groupe de travail de l'éclairage
et de la signalisation lumineuse****Proposition de nouveau complément
au Règlement ONU n° 48****Communication des experts de l'équipe spéciale des prescriptions
de signalisation pour les véhicules automatisés/autonomes*****Version révisée**

Le texte ci-après a été établi par les experts de l'équipe spéciale des prescriptions de signalisation pour les véhicules automatisés/autonomes (équipe AVSR). Les modifications qu'il est proposé d'apporter au texte actuel du Règlement ONU figurent en caractères gras pour les ajouts et biffés pour les suppressions. Le présent document est une version mise à jour du document ECE/TRANS/WP.29/GRE/2023/9/Rev.2 qui fait suite à la dernière session de l'équipe AVSR, tenue en juillet 2024.

* 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 2.3.8, modification sans objet en français.

Ajouter les nouveaux paragraphes 2.3.12 à 2.3.12.3, libellés comme suit :

- « **2.3.12 Termes et définitions relatifs à la conduite automatisée**
- 2.3.12.1** “*Tâche de conduite dynamique*”, les fonctions concrètes et tactiques devant être assurées en temps réel pour conduire un véhicule ;
- 2.3.12.2** “*Système de conduite automatisé*”, le matériel et le logiciel qui sont ensemble capables d’exécuter de manière continue la totalité de la tâche de conduite dynamique ;
- 2.3.12.3** “*Conducteur*”, un usager humain qui exécute en temps réel une partie ou la totalité de la tâche de conduite dynamique et/ou de la procédure de secours y relative pour un véhicule donné. ».

Paragraphe 2.5.3, lire :

- « 2.5.3 “*Feu indicateur de direction*”, le feu servant à indiquer aux autres usagers de la route que ~~le conducteur a l’intention de~~ **le véhicule est censé** changer de direction vers la droite ou vers la gauche. Le(s) feu(x) indicateur(s) de direction peut (peuvent) aussi être utilisé(s) conformément aux prescriptions des Règlements ONU n^{os} 97, 116, 162 ou 163. ».

Paragraphe 2.7.4.7, lire :

- « 2.7.4.7 “*Faisceau de route adaptatif*”, le faisceau de route d’un AFS dont la forme s’adapte du fait de l’arrivée d’un véhicule en sens inverse ou de la présence d’un véhicule en aval, de façon à améliorer ~~la visibilité~~ **l’éclairage** à distance **en avant du véhicule du conducteur**, sans occasionner de gêne, de distraction ou d’éblouissement pour les autres usagers de la route. ».

Ajouter le nouveau paragraphe 3.2.8, libellé comme suit :

- « **3.2.8** **Si le véhicule est muni d’un siège conducteur qui ne correspond pas au siège avant le plus proche de la circulation inverse en raison de la conception ou des conditions d’utilisation du véhicule, le demandeur doit préciser où se situe ce siège.** ».

Paragraphe 5.14.4, lire :

- « 5.14.4 De ~~l’intérieur du véhicule la place du conducteur~~, il ne doit pas être possible d’arrêter intentionnellement le mouvement de feux allumés, avant qu’ils atteignent la position d’utilisation. Lorsqu’il y a un risque d’éblouissement d’autres usagers lors du mouvement des projecteurs, ces derniers ne doivent pouvoir s’allumer qu’après avoir atteint leur position finale. ».

Paragraphe 5.26.4, lire :

- « 5.26.4 Les variations d’intensité au cours de ces transitions doivent se faire progressivement, sans à-coups.
- ~~Le conducteur doit avoir la possibilité~~ **Il doit être possible de choisir entre les modes d’intensité lumineuse de régler les fonctions ci-dessus à une intensité lumineuse constante.** ».

Ajouter les nouveaux paragraphes 5.36 et 5.37, libellés comme suit :

- « **5.36** **Ne peut être considérée comme un système de conduite automatisé toute fonction d’éclairage ou de conduite automatique qui exige du conducteur qu’il surveille en permanence l’environnement et les performances du véhicule ou du système.**

5.37 Lorsque le système de conduite automatisé est activé, toute indication transmise par un témoin visée au paragraphe 6 du présent Règlement doit lui être communiquée. ».

Ajouter le nouveau paragraphe 6.1.7.2.1, libellé comme suit :

« **6.1.7.2.1** Dans le cas où le véhicule est contrôlé par un système de conduite automatisé :

- Soit le demandeur doit démontrer, à la satisfaction de l'autorité d'homologation de type, que le fonctionnement automatique des feux de route est commandé par le système de conduite automatisé afin d'éviter d'occasionner une gêne, une distraction ou un éblouissement pour les autres usagers de la route ;
- Soit les feux de route doivent être désactivés. ».

Paragraphe 6.1.7.3, lire :

« 6.1.7.3 **Hormis si le système de conduite automatisé est activé, il** doit toujours être possible d'éteindre et d'allumer manuellement les feux de route et de désactiver manuellement leur commande automatique.

De plus, l'extinction des feux de route et la désactivation de leur commande automatique doivent s'effectuer manuellement, de façon simple et immédiate, l'emploi à ces fins de sous-menus n'étant pas autorisé. ».

Paragraphe 6.2.6.1.1, lire :

« 6.2.6.1.1 Inclinaison initiale vers le bas

La valeur initiale de l'inclinaison vers le bas de la coupure du faisceau de croisement doit être :

- Définie pour l'état du véhicule à vide avec une personne sur le siège ~~conducteur~~ **avant le plus proche de la circulation inverse** ;
- Spécifiée à 0,1 % près par le constructeur ;
- Située dans les limites prescrites au paragraphe 6.2.6.1.2.

La valeur initiale de l'inclinaison vers le bas spécifiée doit être indiquée d'une manière lisible et indélébile sur chaque véhicule, à proximité soit des projecteurs soit de la plaque du constructeur, au moyen du symbole figurant à l'annexe 7.

Des valeurs initiales différentes de l'inclinaison vers le bas peuvent être définies, dans les limites prévues au paragraphe 6.2.6.1.2, pour différentes variantes ou versions d'un même type de véhicule, sous réserve que seule la valeur pertinente soit indiquée sur chaque variante ou version. ».

Paragraphe 6.2.7.7, lire :

« 6.2.7.7 Le conducteur **ou le système de conduite automatisé** doivent pouvoir à tout moment actionner le fonctionnement automatique. ».

Paragraphe 6.3.6.1.2-1.1, lire :

« 6.3.6.1.2-1.1 L'inclinaison verticale de la ligne de coupure, qui doit être déterminée véhicule à vide avec une personne sur le siège ~~conducteur~~ **avant le plus proche de la circulation inverse**, doit être inférieure ou égale à -1,0 %. ».

Paragraphe 6.3.6.1.2.2-2, lire :

« 6.3.6.1.2.2-2 La valeur initiale de l'inclinaison vers le bas de la ligne de coupure, qui doit être déterminée véhicule à vide avec une personne sur le siège ~~conducteur~~ **avant le plus proche de la circulation inverse**, doit être spécifiée à 0,1 % près par le constructeur et être indiquée d'une manière lisible et indélébile sur chaque véhicule, à proximité soit du feu de brouillard avant soit de la plaque du constructeur ou en combinaison avec l'indication mentionnée au

paragraphe 6.2.6.1.1, au moyen du symbole représenté à l'annexe 7 du présent Règlement. La valeur de cette inclinaison vers le bas est définie conformément au paragraphe 6.3.6.1.2.2.1. ».

Paragraphe 6.4.7.2, lire :

« 6.4.7.2 En outre, les branchements électriques des deux feux facultatifs mentionnés au paragraphe 6.4.2.2 doivent être tels que ces deux feux ne puissent être allumés que si les feux mentionnés au paragraphe 5.11 le sont également.

Les feux installés latéralement peuvent être allumés pour les manœuvres lentes en marche avant réalisées à une vitesse inférieure ou égale à 15 km/h, pour autant que les conditions suivantes soient remplies :

- a) Les feux doivent être allumés et éteints manuellement au moyen d'une commande séparée **ou peuvent l'être automatiquement par un système de conduite automatisé** ;
- b) Auquel cas, ils peuvent rester allumés même lorsque le levier de vitesses n'est plus sur la position marche arrière ;
- c) Les feux doivent s'éteindre automatiquement si la vitesse du véhicule en marche avant dépasse 15 km/h, quelle que soit la position de la commande séparée ; dans ce cas, ils doivent rester éteints, à moins d'être rallumés volontairement. ».

Paragraphe 6.5.7, lire :

« 6.5.7 Branchements électriques

L'allumage des feux indicateurs de direction doit être indépendant de celui des autres feux. Tous les feux indicateurs de direction situés sur un même côté du véhicule doivent être allumés et éteints au moyen de la même commande et clignoter de façon synchrone. **En outre, si un système de conduite automatisé est activé, ils peuvent être commandés automatiquement.**

Sur les véhicules des catégories M₁ et N₁ de moins de 6 m de long présentant une configuration conforme au paragraphe 6.5.5.2 ci-dessus, les feux de position latéraux jaune auto, lorsqu'ils existent, doivent aussi clignoter de façon synchrone avec les feux indicateurs de direction.

Un indicateur de direction qui peut être activé dans des modes différents (statique ou séquentiel) ne doit pas pouvoir passer d'un mode à l'autre lorsqu'il est activé.

Lorsque deux feux facultatifs (catégorie 2a ou 2b) équipent des véhicules des catégories M₂, M₃, N₂ ou N₃, ils doivent fonctionner sur le même mode que les autres feux indicateurs de direction arrière (catégorie 2a ou 2b), c'est-à-dire en mode statique ou en mode séquentiel. ».

Paragraphe 6.6.7.1, lire :

« 6.6.7.1 Le signal doit être activé par une commande manuelle distincte permettant à tous les feux indicateurs de direction de clignoter de façon synchrone. **En outre, si un système de conduite automatisé est activé, les feux indicateurs de direction doivent être commandés automatiquement.** ».

Paragraphe 6.20.7.2, lire :

« 6.20.7.2 Lors de l'allumage du feu de marche arrière, les deux feux d'angle peuvent s'allumer simultanément, quels que soient ~~la position du volant de direction~~ **l'angle de braquage et l'état de fonctionnement** ~~la position~~ de l'indicateur de direction.

Lorsqu'ils sont ainsi allumés, les deux feux d'angle doivent s'éteindre :

- a) Soit lorsque le feu de marche arrière s'éteint ;
- b) Soit lorsque la vitesse du véhicule en marche avant dépasse 15 km/h. ».

Paragraphe 6.22.6.1.1, lire :

« 6.22.6.1.1 L'inclinaison initiale vers le bas de la coupure du faisceau de croisement de base, qui doit être obtenue lorsque le véhicule est à vide et qu'une personne occupe le siège-conducteur **avant le plus proche de la circulation inverse**, doit être spécifiée à 0,1 % près par le constructeur et être indiquée d'une manière clairement lisible et indélébile sur chaque véhicule, à proximité soit de l'unité d'éclairage avant, soit de la plaque du constructeur, au moyen du symbole défini à l'annexe 7.

Lorsque différentes inclinaisons initiales vers le bas sont indiquées par le constructeur pour différentes unités d'éclairage qui assurent totalement ou partiellement la coupure du faisceau de croisement de base, ces valeurs de l'inclinaison vers le bas doivent être spécifiées à 0,1 % près par le constructeur et être indiquées d'une manière clairement lisible et indélébile sur chaque véhicule, à proximité soit des unités d'éclairage concernées, soit de la plaque du constructeur, au moyen du symbole défini à l'annexe 7, de manière telle que toutes les unités d'éclairage concernées soient facilement reconnaissables.

La ou les valeurs de cette ou ces inclinaisons initiales vers le bas doivent être définies par le constructeur du véhicule dans les limites prévues au paragraphe 6.2.6.1.2 par rapport à la hauteur de montage des unités d'éclairage qui assurent totalement ou partiellement la coupure du faisceau de croisement de base.

Des valeurs initiales différentes de l'inclinaison vers le bas peuvent être définies, dans les limites prévues au paragraphe 6.2.6.1.2, pour différentes variantes ou versions d'un même type de véhicule, sous réserve que seule la valeur pertinente soit indiquée sur chaque variante ou version. ».

Ajouter le nouveau paragraphe 6.22.7.1.2.1, libellé comme suit :

« **6.22.7.1.2.1 Dans le cas où le véhicule est contrôlé par un système de conduite automatisé :**

- **Soit le demandeur doit démontrer, à la satisfaction de l'autorité d'homologation de type, que le fonctionnement des faisceaux de route adaptatifs est commandé par le système de conduite automatisé afin d'éviter d'occasionner une gêne, une distraction ou un éblouissement pour les autres usagers de la route ;**
- **Soit les feux de route doivent être désactivés. ».**

Paragraphe 6.22.7.1.3, lire :

« 6.22.7.1.3 **Hormis si un système de conduite automatisé est activé**, il doit toujours être possible d'éteindre et d'allumer manuellement les feux de route, qu'il s'agisse d'un système actif ou non, et de désactiver manuellement leur commande automatique.

De plus, l'extinction des feux de route et la désactivation de leur commande automatique doivent s'effectuer manuellement, de façon simple et immédiate, l'emploi à ces fins de sous-menus n'étant pas autorisé. ».

Paragraphe 6.22.7.5, lire :

« **6.22.7.5 Lorsque le système de conduite automatisé n'est pas activé, le conducteur doit toujours être en mesure de mettre l'AFS en état neutre et de le remettre en fonctionnement automatique. Un système de conduite automatisé doit toujours être en mesure de mettre l'AFS à l'état neutre. ».**

Paragraphe 6.22.8.4, lire :

« 6.22.8.4 Un témoin servant à indiquer que le conducteur **ou le système de conduite automatisé** a placé le système dans l'état prescrit au paragraphe 5.8 du Règlement ONU n° 123 ou au paragraphe 4.12 du Règlement ONU n° 149 est facultatif. ».

Annexe 1,

Ajouter le nouveau point 9.31, libellé comme suit :

« **9.31** **Système de conduite automatisé : Oui/Non²** ».

Ajouter le nouveau point 10.8, libellé comme suit :

« **10.8** **Le véhicule est muni d'un siège conducteur : Oui/Non²**
Il s'agit du siège avant le plus proche de la circulation inverse : Oui/Non²...
Sinon, préciser. ».

Annexe 5,

Paragraphe 2, lire :

« 2. Conditions de charge pour les différents types de véhicules :

Aux fins du présent paragraphe, on entendra par “place assise 1” le siège avant le plus proche de la circulation inverse (auparavant désigné sous l'appellation “siège conducteur”).

Si la place assise 1 ne correspond pas au siège avant le plus proche de la circulation inverse en raison de la conception ou des conditions d'utilisation du véhicule, le constructeur doit préciser où elle se situe.

- **Pour les véhicules conçus pour circuler sans occupants, la présence de toute personne est ignorée ;**
- **Pour les véhicules conçus pour circuler avec des occupants, les conditions de charge suivantes s'appliquent : ».**

Paragraphe 2.1.1.1 à 2.4.2.2, lire :

« 2.1.1.1 ~~Une personne sur le siège conducteur~~ **occupant la place assise 1 ;**

2.1.1.2 ~~Le conducteur~~ **Une personne occupant la place assise 1, plus une passager sur personne occupant le siège avant le plus éloigné du conducteur de la personne occupant la place assise 1 ;**

2.1.1.3 ~~Le conducteur~~ **Une personne occupant la place assise 1, une passager sur personne occupant le siège avant le plus éloigné du conducteur de la personne occupant la place assise 1, toutes les places les plus à l'arrière occupées ;**

2.1.1.4 Tous les sièges occupés ;

2.1.1.5 Tous les sièges occupés, plus un chargement équilibré du coffre à bagages, de façon à atteindre la charge admissible sur l'essieu arrière, ou sur l'essieu avant si le coffre à bagages est situé à l'avant. Si le véhicule possède un coffre à l'avant et un coffre à l'arrière, le chargement supplémentaire doit être uniformément réparti, de façon à atteindre les charges admissibles sur les essieux ; toutefois, si la masse maximale en charge autorisée est atteinte avant la charge admissible sur l'un des essieux, le chargement du (ou des) coffre(s) est limité à la valeur qui permet d'atteindre cette masse ;

2.1.1.6 ~~Le conducteur~~ **Une personne occupant la place assise 1, plus un chargement équilibré du coffre à bagages, de façon à atteindre la charge admissible sur l'essieu correspondant.**

Toutefois, si la masse maximale en charge autorisée est atteinte avant la charge admissible sur l'essieu, le chargement du (ou des) coffre(s) est limité à la valeur qui permet d'atteindre cette masse.

2.1.2 En déterminant les conditions de chargement ci-dessus, on tient compte des restrictions relatives au chargement qui peuvent éventuellement être prévues par le constructeur.

- 2.2 Véhicules des catégories M₂ et M₃¹ :
- L'inclinaison du faisceau lumineux des feux de croisement doit être déterminée dans les conditions de charge suivantes :
- 2.2.1 Véhicule à vide avec une personne ~~à la place du conducteur~~ **occupant la place assise 1** ;
- 2.2.2 Véhicules chargés de façon que chaque essieu supporte sa charge maximale techniquement admissible ou, si cette seconde éventualité intervient plus tôt, de façon que ledit véhicule atteigne sa masse maximale autorisée, répartie entre l'essieu avant et l'essieu arrière en fonction de la charge maximale techniquement admissible de chacun d'eux.
- 2.3 Véhicules de la catégorie N avec surfaces de chargement :
- 2.3.1 L'inclinaison du faisceau lumineux des feux de croisement doit être déterminée dans les conditions de charge suivantes :
- 2.3.1.1 Véhicule à vide avec une personne ~~à la place du conducteur~~ **occupant la place assise 1** ;
- 2.3.1.2 ~~Le conducteur~~ **Une personne occupant la place assise 1**, plus une charge répartie de façon que l'essieu (ou les essieux) supporte(nt) sa (leur) charge techniquement admissible ou, si cette seconde éventualité intervient plus tôt, la masse maximum admissible du véhicule, de façon que la charge placée sur l'essieu avant ne soit pas supérieure à la somme de cette même charge lorsque le véhicule est à vide et du quart de la charge utile maximale admissible sur cet essieu. Il en va de même, *mutatis mutandis*, si la surface de chargement est située à l'avant.
- 2.4 Véhicules de la catégorie N sans surface de chargement :
- 2.4.1 Tracteurs pour semi-remorques :
- 2.4.1.1 Véhicule à vide sans charge sur la sellette d'attelage, avec une personne ~~à la place du conducteur~~ **occupant la place assise 1** ;
- 2.4.1.2 Une personne ~~sur le siège conducteur~~ **occupant la place assise 1** ; charge techniquement admissible sur la sellette d'attelage dans la position de la sellette correspondant à la plus grande charge sur l'essieu arrière.
- 2.4.2 Tracteurs pour remorques :
- 2.4.2.1 Véhicule à vide avec une personne ~~à la place du conducteur~~ **occupant la place assise 1** ;
- 2.4.2.2 Une personne ~~sur le siège conducteur~~ **occupant la place assise 1**, toutes les autres places prévues dans la cabine du conducteur étant occupées. ».

II. Justification

- La présente proposition d'amendements au Règlement ONU n° 48 (Installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse), soumise par l'expert de l'équipe AVSR, vise à prendre en compte les véhicules équipés d'un système de conduite qui en contrôle le fonctionnement ou qui peut être actionné par des fonctions d'aide à la conduite ou de conduite automatisée ou par un système de conduite automatisé. Elle est fondée, en particulier, sur les débats qui ont eu lieu à la réunion de l'équipe AVSR tenue en ligne le 16 octobre 2023.
- À la première réunion de l'équipe AVSR, tenue le 15 juin 2022 à Stockholm, deux définitions ont été ajoutées au Règlement pour apporter des précisions. Le « système de conduite » désigne les parties du véhicule qui permettent la conduite automatisée ou autonome. Le mode de fonctionnement, que le véhicule soit conduit manuellement ou automatiquement, est défini comme le « mode de conduite », selon les principales définitions figurant dans la norme SAE-J3016. Le mode de conduite peut être spécifié (par exemple, un mode de conduite autonome), dans la mesure où le présent Règlement l'exige actuellement.

Grâce à ces deux définitions, il est possible d'énoncer les prescriptions relatives à l'éclairage sans avoir à entrer dans les détails en ce qui concerne les différents niveaux de conduite automatisée ou autonome.

3. À sa quatre-vingt-huitième session, en avril 2023, le Groupe de travail de l'éclairage et de la signalisation lumineuse (GRE) a demandé à l'équipe AVSR de trouver des définitions communes avec le Groupe de travail des véhicules automatisés/autonomes et connectés (GRVA). La discussion de l'équipe avec le GRVA et son groupe de travail informel des prescriptions fonctionnelles applicables aux véhicules automatisés et autonomes (groupe FRAV) a commencé et s'est poursuivie à la réunion du groupe FRAV qui s'est tenue à Berlin en septembre 2023. Les définitions figurant dans le présent document, qui sont le fruit de cette coopération, sont principalement basées sur le document informel FRAV-43-05, sur une contribution du groupe d'experts de l'applicabilité des Règlements aux systèmes de conduite automatisés, qui relève du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29), issue de sa réunion d'octobre 2023 et sur les débats tenus à la réunion de l'équipe AVSR du 16 octobre 2023. Les définitions du système de conduite automatisé, de la tâche de conduite dynamique et du conducteur, telles qu'elles figurent dans le présent document, correspondent à celles du document informel GRVA-17-33.

4. L'amendement aux prescriptions du paragraphe 6.11.7.3.2 ne s'applique que s'il n'y a pas de porte du conducteur. En règle générale, il est nécessaire qu'un avertisseur, au moins acoustique, en plus du témoin obligatoire, s'enclenche si le contact est coupé ou si la clef de contact est retirée et la porte du conducteur ouverte car, quel que soit le mode de conduite, il s'agit là d'une information importante pour le conducteur, qui permet d'éviter des actions involontaires. En outre, une précision concernant les véhicules sans occupants a été ajoutée à l'annexe 5, qui traite des conditions de charge.

Informations générales de référence

5. Le 2 décembre 2021, l'autorité fédérale allemande des transports automobiles (KBA) a accordé la première homologation de type au monde en matière de conduite automatisée pour un système automatisé de maintien dans la voie (ALKS) destiné à un modèle du constructeur Mercedes-Benz.

6. Cette homologation de type a été établie conformément au Règlement ONU n° 157, qui définit des prescriptions de sécurité harmonisées au niveau international pour les systèmes automatisés de maintien dans la voie. Il s'agissait d'une première étape importante sur la voie de l'automatisation, comme l'a déclaré Richard Damm, Président de la KBA, à l'occasion de la délivrance de l'homologation. La KBA établit des normes nationales, européennes et internationales en matière de sécurité routière dans le cadre de l'évolution vers la conduite automatisée. C'est essentiel, car il faut que les consommateurs aient confiance dans la sécurité des nouvelles technologies. Afin de bâtir cette confiance, la KBA a appliqué une norme stricte à laquelle, en tant que pionnière dans ce domaine, elle continuera d'obéir par la suite, a ajouté M. Damm.

7. Le système automatisé de maintien dans la voie est classé au niveau 3 d'automatisation, c'est-à-dire un mode automatisé dans lequel le conducteur n'a pas besoin de surveiller le système en permanence. Au titre de la série 01 d'amendements au Règlement ONU n° 157, l'utilisation de l'ALKS dans sa forme actuelle n'est encore possible que sur des routes présentant certaines caractéristiques d'autoroutes et jusqu'à une vitesse de 130 km/h. Cette fonction ne peut pas être utilisée sur les routes de type autoroute. Dans ces conditions, le conducteur peut effectuer des activités non liées à la conduite pendant que la fonction d'ALKS est active. Toutefois, il doit être prêt à tout moment à reprendre la conduite si le système le lui demande.

8. Le nombre d'homologations de type délivrées pour des véhicules à conduite automatisée ou autonome va rapidement augmenter. Si le Règlement ONU n° 48 n'est pas rapidement adapté, toutes ses dispositions deviendront moins pertinentes à long terme, à mesure que d'autres réglementations seront élaborées ailleurs.

9. On peut mentionner à titre d'exemple les annexes du règlement délégué (UE) 2022/2236 de la Commission modifiant les annexes I, II, IV et V du règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les prescriptions

techniques applicables aux véhicules produits en séries illimitées, aux véhicules produits en petites séries, aux *véhicules entièrement automatisés produits en petites séries* et aux véhicules à usage spécial, qui sont entrées en vigueur le 10 juillet 2022¹.

10. En particulier, dans la partie I de l'annexe II au règlement (UE) 2018/858, l'appendice 1, qui contient les prescriptions applicables aux fins de la réception UE par type pour véhicules produits en petites séries, a été modifié et complété afin de prendre en compte les dispositions du règlement (UE) 2019/2144 et des actes délégués et d'exécution adoptés en application dudit règlement. En outre, les prescriptions relatives à la réception UE par type d'un véhicule entier pour les véhicules entièrement automatisés produits en petites séries sont établies dans un nouveau tableau 2 ajouté à cet appendice.

11. Les prescriptions établies dans le tableau 2 susmentionné sont les suivantes :

D15 Installation des dispositifs de signalisation lumineuse, d'éclairage de la route et rétroréfléchissants

Règlement (UE) 2019/2144 (qui renvoie en général au Règlement ONU n° 48)

Définition : X (pour le mode de conduite manuel) // A (pour le mode de conduite entièrement automatisé)

Prescriptions supplémentaires : Les prescriptions demeurent les mêmes mais, en cas de dysfonctionnement, les informations doivent être envoyées au système de conduite automatisé et à l'opérateur pouvant intervenir à distance (le cas échéant).

L'activation des feux est gérée par le système de conduite automatisé.

Dans le cas des véhicules circulant à double sens, les prescriptions doivent être satisfaites dans les deux sens, à moins que ce ne soit incompatible avec l'utilisation du véhicule, en accord avec l'autorité compétente en matière de réception par type.

12. Compte tenu de ce qui précède, l'équipe AVSR propose d'adapter le Règlement ONU n° 48 dans les plus brefs délais.

13. Dans cette troisième version révisée, la définition figurant au paragraphe 2.3.12.3 a été modifiée. On y lit désormais « *Conducteur* », un usager humain qui exécute en temps réel une partie ou la totalité de la tâche de conduite dynamique et/ou de la procédure de secours y relative pour un véhicule donné », et non plus « *Conducteur* », un usager humain qui exécute en temps réel une partie ou la totalité de la tâche de conduite dynamique ».

14. Cette nouvelle définition est harmonisée avec le document ECE/TRANS/WP.29/2024/39, présenté à la 193^e session du WP.29 par la présidence du GRVA et contenant des lignes directrices sur les systèmes de conduite automatisés élaborées par le groupe d'intégration du groupe de travail informel des prescriptions fonctionnelles applicables aux véhicules automatisés et autonomes (groupe FRAV) et le groupe de travail informel des méthodes de validation pour la conduite automatisée (groupe VMAD). Les représentantes et représentants de l'Allemagne, du Canada, de la Chine, des États-Unis d'Amérique, de la France, du Japon et de l'Union européenne ont appuyé la proposition et remercié toutes les personnes y ayant contribué. Le WP.29 a adopté ladite proposition et a dit se réjouir de voir aboutir les activités du groupe de travail informel des systèmes de conduite automatisés (ECE/TRANS/WP.29/1179, par. 36). La définition figure au paragraphe 3.1.10 des lignes directrices susmentionnées.

¹ [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?uri=PI_COM:Ares\(2022\)2077610](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?uri=PI_COM:Ares(2022)2077610).