



Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

**Forum mondial de l'harmonisation
des Règlements concernant les véhicules****181^e session**

Genève, 23-25 juin 2020

Point 4.8.3 de l'ordre du jour

Accord de 1958 :**Examen de projets d'amendements à des Règlements ONU
existants, soumis par le GRVA****Proposition de complément 3 à la série 03 d'amendements
au Règlement ONU n° 79 (Équipement de direction)****Communication du Groupe de travail des véhicules automatisés/
autonomes et connectés***

Le texte ci-après a été adopté par le Groupe de travail des véhicules automatisés/autonomes et connectés (GRVA) à sa cinquième session, tenue en février 2020, (voir ECE/TRANS/WP.29/GRVA/5, par. 46 et 52). Il est fondé sur les documents ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/9 tel que modifié, ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/10 et ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/11. Il est soumis au Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) et au Comité d'administration de l'Accord de 1958 (AC.1) pour examen à leurs sessions de juin 2020.

* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour 2020 tel qu'il figure dans le projet de budget-programme pour 2020 (A/74/6 (titre V, chap. 20), par. 20.37), 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.



Paragraphe 5.1.6.1, ajouter un nouveau sous-paragraphe 5.1.6.1.2.3, libellé comme suit :

- « 5.1.6.1 Tout système de direction corrective doit satisfaire aux prescriptions de l'annexe 6.
- 5.1.6.1.1 Chaque intervention de la CSF doit être immédiatement indiquée au conducteur par un signal visuel qui s'affiche pendant au moins 1 s ou tant que dure l'intervention, la plus longue de ces deux périodes étant retenue.
- 5.1.6.1.2 Dans le cas d'une intervention de la fonction de direction corrective fondée sur l'évaluation de la présence et de l'emplacement de marques ou de limites de voie, les prescriptions supplémentaires suivantes s'appliquent :
- 5.1.6.1.2.1 Dans le cas d'une intervention durant plus de :
- a) 10 s pour les véhicules des catégories M₁ et N₁ ;
 - b) 30 s pour les véhicules des catégories M₂, M₃, N₂ et N₃,
- un signal d'avertissement sonore doit être émis jusqu'à la fin de l'intervention.
- 5.1.6.1.2.2 Dans le cas de deux interventions consécutives ou plus se produisant dans un intervalle glissant de 180 s, et en l'absence d'action du conducteur sur la direction durant l'intervention, un signal d'avertissement sonore doit être émis par le système au cours de la deuxième intervention et de toute autre intervention dans un intervalle glissant de 180 s. À partir de la troisième intervention (et durant les interventions suivantes), le signal sonore doit se poursuivre pendant au moins 10 s de plus que le signal d'avertissement précédent.
- 5.1.6.1.2.3 Pour un véhicule des catégories M₂ ou M₃ équipé d'un système d'avertissement de franchissement de ligne (LDWS) satisfaisant aux prescriptions techniques du Règlement ONU n° 130, le signal d'avertissement sonore mentionné aux paragraphes 5.1.6.1.2.1 et 5.1.6.1.2.2 peut être remplacé par un signal tactile, à condition que celui-ci ne soit pas émis uniquement par l'intermédiaire du volant de direction. ».

Paragraphe 5.6.2.3, ajouter un nouveau sous-paragraphe 5.6.2.3.1.3, libellé comme suit :

- « 5.6.2.3 Données d'information sur le système
- 5.6.2.3.1 Les données suivantes doivent être fournies au service technique, avec le dossier d'information visé à l'annexe 6 du présent Règlement, au moment de l'homologation de type :
- ...
- 5.6.2.3.1.3 Les informations relatives aux variables d'entrée autres que les marques routières (par exemple, délimitations des routes, séparateur physique, circulation routière, données de la carte) utilisées par le système pour déterminer avec précision le tracé de la voie. ».

Paragraphe 5.6.4.6.7, lire :

- « 5.6.4.6.7 L'indicateur de direction doit rester activé pendant toute la durée de la manœuvre de changement de voie et doit être automatiquement désactivé par le système au plus tard 0,5 s après la reprise de la fonction de maintien dans la voie de l'ACSF de catégorie B1 comme décrit au paragraphe 5.6.4.6.6 ci-dessus. L'indicateur de direction ne doit être désactivé automatiquement par le système que si la manœuvre de changement de voie a été amorcée automatiquement et si le dispositif d'allumage des feux n'est pas complètement engagé (position fermée) pendant la manœuvre. ».

Annexe 8

Paragraphe 3.1.1.1, lire :

« 3.1.1 Essai d'avertissement

3.1.1.1 Le véhicule doit être conduit avec un système CSF activé, sur une voie bordée de part et d'autre de marques routières. Dans le cas d'une CSF n'intervenant que lorsqu'elle détecte et situe les limites de la voie, le véhicule doit être conduit sur une chaussée dont les limites correspondent à celles que décrit la déclaration du fabricant (par exemple des bordures).

Les conditions d'essai et la vitesse d'essai du véhicule doivent se situer dans la plage de fonctionnement du système.

Pendant l'essai, la durée des interventions de la CSF et des alarmes visuelles et sonores ou, le cas échéant, tactile doivent être enregistrées.

Dans le cas décrit au paragraphe 5.1.6.1.2.1 du présent Règlement, le véhicule doit être conduit de telle façon qu'il tente de quitter la voie et déclenche une intervention de la CSF qui doit être d'une durée supérieure à 10 s (pour les véhicules des catégories M₁ et N₁) ou à 30 s (pour les véhicules des catégories M₂, M₃, N₂ et N₃). Si un tel essai ne peut être effectué, par exemple en raison de limitations inhérentes aux infrastructures d'essai, la preuve que cette prescription est satisfaite peut être apportée par la documentation fournie, avec l'accord de l'autorité d'homologation de type.

L'essai est satisfaisant si :

- a) L'essai est satisfaisant si l'alarme sonore ou, le cas échéant, tactile est émise retentit au plus tard 10 s (pour les véhicules des catégories M₁ et N₁) ou 30 s (pour les véhicules des catégories M₂, M₃, N₂ et N₃) après le début de l'intervention.

Dans le cas décrit au paragraphe 5.1.6.1.2.2 du présent Règlement, le véhicule doit être conduit de telle façon qu'il tente de quitter la voie et entraîne au moins trois interventions du système dans un intervalle glissant de 180 s.

L'essai est satisfaisant si :

- a) Un signal d'avertissement visuel est émis pour chaque intervention et reste visible pendant toute sa durée ;
- b) Une alarme sonore ou, le cas échéant, tactile est émise retentit aux deuxième et troisième interventions ;
- c) L'alarme sonore ou, le cas échéant, tactile émise lors de la troisième intervention dure au moins 10 s de plus que celle émise à la deuxième intervention. ».

Paragraphe 3.2.4.1 et 3.2.4.2, lire :

« 3.2.4 Essai de transition ; tenue du volant

3.2.4.1 Le véhicule doit être conduit avec l'ACSF activée, à une vitesse d'essai comprise entre V_{min} +10 km/h et V_{min} +20 km/h sur une voie bordée de marques routières de chaque côté.

Le conducteur relâche la commande de direction et continue à conduire jusqu'à ce que l'ACSF soit désactivée par le système. La voie doit être sélectionnée de façon à permettre la conduite avec l'ACSF activée pendant au moins 65 s sans aucune intervention du conducteur.

L'essai doit être répété avec une vitesse comprise entre V_{max} -20 km/h et V_{max} -10 km/h ou à 130 km/h, la valeur la plus faible étant retenue, et peut être arrêté dès que le signal d'avertissement visuel s'affiche.

En outre, le constructeur doit démontrer, à la satisfaction du service technique, que les prescriptions sont satisfaites dans toute la gamme des vitesses. Cela peut se faire sur la base de documents appropriés joints au procès-verbal d'essai.

3.2.4.2 L'essai est satisfaisant si :

Pendant les deux essais, Le signal d'avertissement visuel est émis au plus tard 15 s après que la commande de direction a été relâchée et persiste jusqu'à désactivation de l'ACSF.

Pendant l'essai avec la vitesse la moins élevée, le signal d'avertissement sonore est émis au plus tard 30 s après que la commande de direction a été relâchée et persiste jusqu'à désactivation de l'ACSF.

Pendant l'essai avec la vitesse la plus élevée, l'ACSF est désactivée au plus tard 30 s après le début du signal sonore, avec un signal d'alarme d'au moins 5 s, différent du signal d'avertissement. ».
