



---

**Commission économique pour l'Europe**

Comité des transports intérieurs

**Forum mondial de l'harmonisation  
des Règlements concernant les véhicules****185<sup>e</sup> session**

Genève, 23-25 novembre 2021

Point 4.10.3 de l'ordre du jour provisoire

**Accord de 1958 :****Examen de projets d'amendements à des Règlements existants,  
soumis par le GRVA****Proposition de complément 1 à la série 04 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, adopté par le Groupe de travail des véhicules automatisés/autonomes et connectés (GRVA) à sa dixième session, en mai 2021 (ECE/TRANS/WP.29/GRVA/10, par. 64), est fondé sur les annexes IV et V du rapport de la session. 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 novembre 2021.

---

\* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour 2021 tel qu'il figure dans le projet de budget-programme pour 2021 (A/75/6 (Sect. 20), par. 20.51), 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 2.4.8, lire :*

« 2.4.8 Par “*parcage télécommandé (RCP)*”, une ACSF de catégorie A, activée par le conducteur, exécutant une manœuvre de stationnement ou une manœuvre à petite vitesse. L’activation s’effectue à proximité immédiate du véhicule. ».

*Paragraphe 2.4.9, lire :*

« 2.4.9 Par “*portée indiquée du système RCP ( $S_{RCPmax}$ )*”, la distance maximale pour laquelle l’ACSF est conçue, mesurée entre le point le plus proche du véhicule à moteur et la télécommande ou le conducteur (dans le cas d’un système reposant sur la détection de sa position et de ses déplacements). ».

*Paragraphe 5.1.6.2.3, lire :*

« 5.1.6.2.3 Une manœuvre d’évitement déclenchée par une ESF ne doit pas conduire le véhicule à quitter la chaussée, si cette prescription est applicable au cas d’utilisation indiqué au paragraphe 5.1.6.2.10. ».

*Paragraphe 5.1.6.2.3.2, lire :*

« 5.1.6.2.3.2 En l’absence de marques routières d’un côté ou de chaque côté du véhicule, une intervention unique de l’ESF est autorisée, à condition qu’elle ne produise pas un déport latéral du véhicule supérieur à 0,75 m vers un côté dépourvu de marques. Le déport latéral produit par la manœuvre d’évitement déclenchée automatiquement est mesuré par le déplacement d’un point fixe situé à l’avant du véhicule entre le début et la fin de l’intervention de l’ESF.

Le déport latéral du véhicule peut dépasser 0,75 m en cas d’intervention du système, à condition que la vitesse du véhicule reste inférieure à 20 km/h pendant toute l’intervention et que le taux du déport latéral produit par le système soit limité à une valeur moyenne de 2 m/s calculée sur une période de 1 s. ».

*Paragraphes 5.6.1.2.1 et 5.6.1.2.2 (le 5.6.1.2 est donné uniquement à titre de référence), lire :*

« 5.6.1.2 Prescriptions supplémentaires applicables aux systèmes de parcage télécommandé

5.6.1.2.1 La manœuvre de stationnement (...) Une action directe sur la direction, l’accélération et le freinage au moyen de la télécommande ou de déplacements du conducteur ne doit pas être possible.

5.6.1.2.2 Le conducteur doit actionner la télécommande de façon continue ou, dans le cas d’un système reposant sur la détection de sa position et de ses déplacements, se déplacer de façon continue dans la même direction longitudinale que le véhicule pendant toute la durée de la manœuvre de stationnement. ».

*Paragraphe 5.6.1.2.3, lire :*

« 5.6.1.2.3 Dans le cas d’un système reposant sur l’actionnement continu de la télécommande, le véhicule doit s’immobiliser immédiatement si :

- a) L’actionnement est interrompu ;
- b) La distance entre le véhicule et la télécommande dépasse la portée indiquée du système RCP ( $S_{RCPmax}$ ) ; ou
- c) Le signal entre la télécommande et le véhicule s’interrompt.

Dans le cas d’un système reposant sur la détection de la position et des déplacements du conducteur, le véhicule doit s’immobiliser immédiatement si :

- a) Le déplacement continu du conducteur est interrompu ;
- b) La distance entre le véhicule et la télécommande ou le conducteur dépasse la portée indiquée du système RCP ( $S_{RCPmax}$ ) ;

- c) Le conducteur n'est plus détecté ; ou
- d) La vitesse de déplacement du conducteur augmente rapidement. ».

*Ajouter un nouveau paragraphe 5.6.1.2.9, libellé comme suit :*

« 5.6.1.2.9 Pour les systèmes RCP reposant sur la détection de la position et des déplacements du conducteur, la désactivation visée au paragraphe 3.6.1.1.3 doit se faire au moyen d'une action simple et évidente qui sera reconnue par le système. ».

*Ajouter un nouveau paragraphe 5.6.1.3.1.4, libellé comme suit :*

« 5.6.1.3.1.4 Pour les systèmes RCP reposant sur la détection de la position et des déplacements du conducteur, le constructeur, dans le cadre de l'homologation de type, doit expliquer au service technique comment une personne est identifiée comme étant le conducteur, comment la position et les déplacements de cette personne sont suivis et comment le conducteur active et désactive la commande. Cette explication doit être approuvée par le service technique. ».

*Annexe 8, paragraphe 3.3.4, lire :*

« 3.3.4 Essais des systèmes pouvant fonctionner en l'absence de marques routières. Dans le cas d'un système pouvant fonctionner en l'absence de marques routières, les essais correspondants visés aux paragraphes 3.3.1 à 3.3.3 doivent être répétés sur une piste d'essai dépourvue de marques routières. Les prescriptions d'essai sont satisfaites si :

- a) Une intervention de l'ESF est déclenchée ;
- b) Les signaux d'avertissement prescrits au paragraphe 5.1.6.2.6 du présent Règlement ONU sont émis au plus tard au début de l'intervention ;
- c) Comme indiqué au paragraphe 5.1.6.2.3.2, le déport latéral ne doit pas être supérieur à 0,75 m pendant la manœuvre ou, si cette valeur est dépassée en cas d'intervention de l'ESF sur le véhicule à moins de 20 km/h, le taux du déport latéral ne doit pas dépasser 2 m/s ;
- d) Le véhicule n'a pas quitté la chaussée en raison de l'intervention de l'ESF, si cette prescription est applicable au cas d'utilisation indiqué. ».