



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-neuvième session

Genève, 24-27 octobre 2023

Point 6 a) de l'ordre du jour provisoire

**Règlements ONU concernant l'installation : Règlement ONU n° 48
(Installation des dispositifs d'éclairage et de 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***

Le texte ci-après a été établi par les experts de l'Allemagne et de l'équipe spéciale des prescriptions de signalisation pour les véhicules automatisés/autonomes (équipe TF 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. La partie « justification » est extraite du document ECE/TRANS/WP.29/GRE/2022/14.

* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour 2023 tel qu'il figure dans le projet de budget-programme pour 2023 (A/77/6 (Sect. 20), tableau 20. 6), 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 2.3.12.12, libellés comme suit :

- « 2.3.12 Termes et définitions relatifs aux véhicules à conduite manuelle, aux véhicules équipés d'un système de conduite automatisé et aux systèmes de conduite automatisés
- 2.3.12.1 “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, qu'ils soient ou non limités à un domaine de conception fonctionnelle particulier ;
- 2.3.12.2 “Commande du système de conduite”, la partie du système de conduite automatisé qui contrôle l'ensemble de la tâche de conduite dynamique, et qui peut être actionnée par des fonctions d'aide à la conduite ou des fonctionnalités du système de conduite automatisé ;
- 2.3.12.3 “Fonctionnalité (du système de conduite automatisé)”, une application du matériel et du logiciel du système de conduite automatisé conçue spécialement pour être utilisée dans un domaine de conception fonctionnelle ;
- 2.3.12.4 “Fonction (du système de conduite automatisé)”, une capacité matérielle et logicielle du système de conduite automatisé conçue pour exécuter une partie spécifique de la tâche de conduite dynamique ;
- 2.3.12.5 “Véhicule à conduite manuelle”, un véhicule contrôlé par un conducteur ;
- 2.3.12.6 “Véhicule bimode”, un véhicule qui peut être contrôlé :
- Soit par un conducteur ;
 - Soit par une commande du système de conduite ;
- 2.3.12.7 “Véhicule à système de conduite automatisé”, un véhicule équipé d'un système de conduite automatisé et contrôlé en permanence par une commande de ce système ;
- 2.3.12.8 “Conducteur”, un être humain qui exécute en temps réel une partie ou la totalité de la tâche de conduite dynamique ;
- 2.3.12.9 “Tâche de conduite dynamique”, les fonctions concrètes et tactiques devant être assurées en temps réel pour conduire un véhicule dans la circulation routière ;
- 2.3.12.10 La tâche de conduite dynamique est toujours exécutée dans son intégralité par le système de conduite automatisé lorsque celui-ci est en fonctionnement (“la totalité de la tâche de conduite dynamique”, comme indiqué dans la définition d'un “système de conduite automatisé” au paragraphe 3.1), c'est-à-dire que le système assure l'ensemble des fonctions tactiques et concrètes nécessaires pour faire fonctionner le véhicule. Ces fonctions peuvent être regroupées en trois catégories interdépendantes : détection et perception, planification et décision, et contrôle ;
- 2.3.12.10.1 La détection et la perception comprennent les fonctions suivantes :
- Surveiller l'environnement de conduite au moyen de la détection, la reconnaissance et le classement d'objets et d'événements ;
 - Percevoir les autres véhicules et usagers de la route, la chaussée et ses aménagements, les objets dans l'environnement de conduite du véhicule et les conditions environnementales pertinentes ;

- Détecter les limites du domaine de conception fonctionnelle, le cas échéant, de la fonctionnalité du système de conduite automatisé ;
- Apprécier la position du véhicule ;

2.3.12.10.2 La planification et la décision comprennent les fonctions suivantes :

- Prévoir les actions des autres usagers de la route ;
- Préparer les réactions ;
- Planifier les manœuvres ;

2.3.12.10.3 Le contrôle comprend les fonctions suivantes :

- Exécuter les opérations nécessaires en réaction aux objets et aux événements ;
- Contrôler le déplacement latéral du véhicule ;
- Contrôler le déplacement longitudinal du véhicule ;
- Indiquer l'état du véhicule et des manœuvres de conduite envisagées et, si nécessaire, améliorer la visibilité par l'éclairage et la signalisation ;

2.3.12.10.4 La tâche de conduite dynamique exclut les fonctions stratégiques.

2.3.12.11 “Fonction stratégique”, la capacité de donner des ordres, des instructions ou des directives à exécuter par un système de conduite automatisé¹ ;

2.3.12.12 “Domaine de conception fonctionnelle”, les conditions de fonctionnement dans lesquelles une fonctionnalité d'un système de conduite automatisé est spécialement conçue pour fonctionner².] ».

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 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, ~~ou~~ n^{os} 116, **162 ou 163.** ».

Paragraphe 2.5.18, lire :

« 2.5.18 “Feu de courtoisie extérieur”, un feu servant à fournir un éclairage supplémentaire pour aider ~~le conducteur et les passagers~~ à monter dans le véhicule ou à en descendre, ou encore faciliter les opérations de chargement. ».

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 **l'éclairage** ~~la visibilité~~ à distance **en avant du véhicule du conducteur**, sans occasionner de gêne, de distraction ou d'éblouissement pour les autres usagers de la route. ».

Paragraphe 5.14.4, lire :

« 5.14.4 De la place du conducteur, **le cas échéant**, 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

¹ Il s'agit par exemple de définir le point de départ, la destination, l'itinéraire et les points de cheminement constituant le trajet que doit suivre un système de conduite automatique.

² Dans le présent document, le domaine de conception fonctionnelle désigne uniquement les conditions de l'environnement extérieur du véhicule. Un terme différent pourrait être défini pour désigner l'ensemble des conditions.]

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 un nouveau paragraphe 6.1.7.2.1, libellé comme suit :

« **6.1.7.2.1 Dans le cas où le véhicule est contrôlé par une [commande du système de conduite], les signaux de commande doivent être produits par un système de capteurs capable, en plus des prescriptions du paragraphe 6.1.7.2, de détecter les usagers de la route vulnérables tels que les piétons, les vélos non éclairés, les chevaux, etc., et de réagir en conséquence.** ».

Paragraphe 6.2.6.1.1, lire :

« 6.2.6.1.1 La valeur initiale de l'inclinaison vers le bas de la coupure du faisceau de croisement pour l'état du véhicule à vide avec une personne sur le siège ~~du 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 des projecteurs soit de la plaque du constructeur, au moyen du symbole figurant à l'annexe 7. ».

Paragraphe 6.2.7.7, lire :

« 6.2.7.7 Le conducteur **ou la commande du système de conduite** doit pouvoir à tout moment actionner le fonctionnement automatique. ».

Paragraphe 6.3.6.1.1, lire :

« 6.3.6.1.1 Pour les feux de brouillard avant de la classe "B", l'inclinaison verticale de la ligne de coupure qui doit être obtenue lorsque le véhicule est à vide et qu'une personne occupe le siège **avant le plus proche de la circulation inverse** ~~du conducteur~~, doit être inférieure ou égale à -1,5 %¹³. ».

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 ~~du 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 ~~du 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 une commande du système de conduite** ;
- 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 Connexions électriques

L'allumage des feux indicateurs de direction est indépendant de celui des autres feux.

Tous les feux indicateurs de direction situés sur un même côté du véhicule sont allumés et éteints au moyen de la même commande et doivent clignoter de façon synchrone. **En outre, si une commande du système de conduite est activée, 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. ».

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 une commande du système de conduite est activée, le signal peut être commandé 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 soit :

- a) Lorsque le feu de marche arrière s'éteint ; soit
- b) 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 ~~du conducteur~~ **avant le plus proche de la circulation inverse**, doit être définie avec une précision de 0,1 % par le constructeur et être indiquée de 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 indiquées avec une précision de 0,1 % par le constructeur et mentionnées de manière clairement lisible et indélébile sur

chaque véhicule, à proximité soit des unités d'éclairage concernées, soit de la plaque du constructeur, de manière telle que toutes les unités d'éclairage concernées soient facilement reconnaissables. ».

Ajouter un 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 une [commande du système de conduite], les signaux de commande doivent être produits par un système de capteurs capable, en plus des prescriptions du paragraphe 6.22.7.1.2, de détecter les usagers de la route vulnérables tels que les piétons, les vélos non éclairés, les chevaux, etc., et de réagir en conséquence. ».**

Paragraphe 6.22.7.1.3, lire :

« 6.22.7.1.3 **Hormis si une [commande du système de conduite] est activée**, 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 **Lorsqu'un système de conduite 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. Une [commande du système de conduite] 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 la [commande du système de conduite]** 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 les nouveaux points 9.31 et 9.33, libellés comme suit :

« **9.31 [Commande du système de conduite] : Oui/Non².....**
9.32 Véhicule bimode : Oui/Non²
9.33 Véhicule à système de conduite automatisée : Oui/Non² ».

Annexe 5,

Paragraphe 2, lire :

- « 2. Conditions de charge pour les différents types de véhicules :
- **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 doivent être appliquées : ».**

Paragraphe 2.1.1.1 à 2.4.2.2, lire :

« 2.1.1.1 Une personne sur le siège ~~du conducteur~~ **avant le plus proche de la circulation inverse ;**

2.1.1.2 ~~Le conducteur~~ **Une personne sur le siège avant le plus proche de la circulation inverse**, plus un passager sur le siège avant le plus éloigné ~~du conducteur de la première personne ;~~

- 2.1.1.3 ~~Le conducteur~~ **Une personne sur le siège avant le plus proche de la circulation inverse**, un passager sur le siège avant le plus éloigné ~~du conducteur~~ **de la première personne**, 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 sur le siège avant le plus proche de la circulation inverse**, 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, il est tenu 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~~ **sur le siège avant le plus proche de la circulation inverse** ;
- 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~~ **sur le siège avant le plus proche de la circulation inverse** ;
- 2.3.1.2 ~~Le conducteur~~ **Une personne sur le siège avant le plus proche de la circulation inverse**, 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~~ **sur le siège avant le plus proche de la circulation inverse** ;
 - 2.4.1.2 Une personne sur le siège ~~du conducteur~~ **avant le plus proche de la circulation inverse** ; 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~~ **sur le siège avant le plus proche de la circulation inverse** ;
 - 2.4.2.2 Une personne sur le siège ~~du conducteur~~ **avant le plus proche de la circulation inverse**, toutes les autres places prévues dans la cabine du conducteur étant occupées. ».

II. Justification

1. 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 spéciale des prescriptions de signalisation pour les véhicules automatisés/autonomes (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 27 juillet 2023.

2. Lors de la première réunion de l'équipe AVSR, tenue le 15 juin 2022 à Stockholm, deux définitions au sens du présent Règlement ont été ajoutées 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 de définir 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). Les discussions entre l'équipe AVSR et le GRVA ont commencé, mais jusqu'à la dernière réunion de l'équipe AVSR il n'a pas été possible de parvenir à une position commune. Par conséquent, les définitions relatives aux véhicules automatisés sont mises entre crochets dans le texte proposé. La discussion avec le GRVA et son groupe de travail informel des prescriptions fonctionnelles applicables aux véhicules automatisés et autonomes (groupe FRAV) va se poursuivre.

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 pour un système de conduite automatisé 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 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. En vertu du 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 60 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, il deviendra moins pertinent 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/... 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 étaient censées entrer en vigueur le 6 juillet 2022³.

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 rétrofléchissants 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.

³ [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).

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.
