

**Conseil économique et social**

Distr. générale
4 décembre 2014
Français
Original: anglais

Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

**Forum mondial de l'harmonisation
des Règlements concernant les véhicules**

Groupe de travail en matière de roulement et de freinage

Soixante-dix-neuvième session

Genève, 16-20 février 2015

Point 12 b) de l'ordre du jour provisoire

**Questions diverses – Résolution d'ensemble
sur la construction des véhicules (R.E.3)****Propositions d'amendements à l'annexe 5 à la Résolution
d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3)****Communication de l'expert du Japon***

Le texte reproduit ci-après, établi par l'expert du Japon, propose des amendements à l'annexe 5 de la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3). Il se fonde sur le document informel GRRF-78-22. Les modifications qu'il est proposé d'apporter au texte actuel du Règlement sont indiquées en caractères gras pour les ajouts et en caractères barrés pour les parties supprimées.

* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2012-2016 (ECE/TRANS/224, par. 94, et ECE/TRANS/2012/12, activité 02.4), le Forum mondial a pour mission d'élaborer, d'harmoniser et de mettre à jour les Règlements en vue d'améliorer les caractéristiques fonctionnelles des véhicules. Le présent document est soumis en vertu de ce mandat.



I. Proposition

Ajouter un nouveau paragraphe à la section 2 (*Champ d'application*), libellé comme suit:

«2. Champ d'application

Les ADAS peuvent être classés dans trois catégories: information, avertissement et commande. Des principes directeurs visant à éviter que le conducteur soit distrait par les systèmes d'information embarqués ont déjà été élaborés et sont appliqués sur la base d'un engagement volontaire. En ce qui concerne les avertissements,...

Le présent document porte sur les systèmes de commande qui assistent le conducteur dans les opérations de conduite. Les systèmes concernés sont ceux qui comportent un certain degré d'interaction (transfert de contrôle) entre le conducteur et le système,...

Le présent document examine les systèmes qui sont utilisés dans les conditions normales de conduite, tels que les régulateurs de vitesse adaptatifs (ACC),

... en cours d'élaboration; ils ont néanmoins été inclus dans la discussion car ils supposent que le contrôle du véhicule soit transféré du conducteur au système.

De plus, le système de stationnement automatique (RCP), comprenant la sortie d'une place de stationnement, assisté par des technologies de pointe dans le domaine de la conduite automatisée, est également inclus.

Les principes ci-après s'appliquent essentiellement aux voitures particulières (M1),...».

Ajouter une nouvelle ligne au tableau, libellée comme suit:

«3. Règlements existants

Certains règlements existants présentent un intérêt particulier par rapport aux principes énoncés dans le présent document.

Règlement de l'ONU n° 131	Système avancé de freinage d'urgence (AEBS)
Règlement de l'ONU n° 79	Équipement de direction des véhicules

.».

Ajouter un nouveau paragraphe à la section 4, libellé comme suit:

«4. Principes de conception

Les principes sont classés dans quatre sections:

Éléments de commande;

Éléments opérationnels;

Éléments d'affichage;

Éléments supplémentaires.

...

Dans le présent document, on entend par situation de conduite normale toute situation qui ne nécessite pas une réaction immédiate du conducteur et/ou du véhicule pour éviter un choc. On entend par situation de conduite critique toute situation qui nécessite une réaction immédiate du conducteur et/ou du véhicule pour éviter un choc ou en atténuer les effets.

De plus, les directives spécifiques pour le système de stationnement automatique (RCP) sont ajoutées au paragraphe 4.5.».

Ajouter les nouveaux paragraphes 4.5 et 4.5.1, libellés comme suit:

«4.5 Le système de stationnement automatique (RCP) doit être conçu de sorte que son fonctionnement automatique pour garer le véhicule ou le sortir de l'espace de stationnement puisse être:

- a) **activé tant que le conducteur, qui surveille depuis l'extérieur l'espace autour du véhicule, indique en permanence son intention de garder le système actif à l'aide de la télécommande; par exemple, la manœuvre automatique se poursuit seulement si le conducteur maintient le bouton de la télécommande enfoncé et s'arrête en toute sécurité lorsque le bouton est relâché; et**
- b) **arrêté en toute sécurité lorsque cette intention n'est plus indiquée.**

4.5.1 Le manuel d'utilisation du véhicule doit contenir des instructions concernant les précautions à prendre pour la manœuvre, qui doit être surveillée depuis une distance appropriée par le conducteur, d'après sa perception immédiate de la sécurité de l'environnement autour du véhicule.».

II. Justification

1. Les règlements actuels de l'ONU ne visent pas le système de stationnement automatique (RCP) par lequel le conducteur peut garer le véhicule ou le sortir de l'espace de stationnement à l'aide d'une commande à distance tandis qu'il se tient hors du véhicule. Avec les technologies de pointe actuelles pour la conduite automatisée, on considère qu'un tel système est techniquement faisable et accepté par les conducteurs. Néanmoins, sans prescriptions de sécurité, un tel système ne pourrait être arrêté d'urgence et présenterait de grands risques. Il est cependant préférable de ne pas imposer des restrictions excessives à la conception d'une nouvelle technologie qui n'a pas encore été commercialisée. C'est pourquoi il convient, en vue d'assurer la sécurité routière, d'établir les directives appropriées pour ce nouveau système.

2. Les directives nécessaires pour le système RCP sont les suivantes:

- a) Le conducteur doit surveiller l'espace autour du véhicule pour veiller à la sécurité, d'après sa propre perception immédiate depuis une distance appropriée, par exemple à 10 m au plus;
Toutefois, étant donné qu'il serait techniquement difficile, dans les conditions actuelles, de restreindre avec précision la portée de la commande sans fil, des directives de sécurité devraient figurer dans le manuel du conducteur;
- b) Le système doit être équipé d'une fonction d'arrêt en toute sécurité de la manœuvre de stationnement, au moyen de la télécommande;
- c) Une communication sécurisée et fiable entre la commande et le véhicule doit être mise en place pour garantir l'arrêt d'urgence de la manœuvre.