

17 mars 2022

---

## Accord

### **Concernant l'adoption de Règlements techniques harmonisés de l'ONU applicables aux véhicules à roues et aux équipements et pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur les véhicules à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces Règlements\***

(Révision 3, comprenant les amendements entrés en vigueur le 14 septembre 2017)

---

## **Additif 78 – Règlement ONU n° 79**

### **Révision 4 – Amendement 5**

Complément 5 à la série 03 d'amendements – Date d'entrée en vigueur : 7 janvier 2022

### **Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne l'équipement de direction**

Le présent document est communiqué uniquement à titre d'information. Le texte authentique, juridiquement contraignant, est celui du document ECE/TRANS/WP.29/2021/72.



**Nations Unies**

---

\* Anciens titres de l'Accord :

Accord concernant l'adoption de conditions uniformes d'homologation et la reconnaissance réciproque de l'homologation des équipements et pièces de véhicules à moteur, en date, à Genève, du 20 mars 1958 (version originale) ;

Accord concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions, en date, à Genève, du 5 octobre 1995 (Révision 2).



Le paragraphe 2.3.4.18 devient le paragraphe 2.4.18.

Paragraphe 5.6.4.1.2, lire :

« 5.6.4.1.2 Lorsqu'une ACSF de catégorie C est en mode veille, l'ACSF de catégorie B1 doit avoir pour fonction de maintenir le véhicule au milieu de la voie, à moins qu'une position différente dans la voie ne soit jugée raisonnable en raison de la situation ou à la suite d'une intervention du conducteur (par exemple, lorsqu'un autre véhicule circule parallèlement à faible distance).

Ceci doit être démontré au service technique par le constructeur du véhicule lors de l'homologation de type. ».

Paragraphe 5.6.4.2.3, lire :

« 5.6.4.2.3 Le système ne doit être...

... Ces conditions doivent être vérifiées par au moins deux moyens indépendants.

Si le véhicule quitte un type de route sur lequel l'utilisation d'une ACSF de catégorie C est autorisée pour emprunter une route sur laquelle elle est interdite, le système doit être automatiquement désactivé (mode arrêt), à moins que l'absence d'une deuxième voie dans le sens de la circulation soit la seule condition non remplie parmi celles mentionnées ci-dessus (par exemple, sur une bretelle de raccordement entre deux autoroutes). ».

Paragraphe 5.6.4.3, lire :

« 5.6.4.3 Neutralisation

Le conducteur doit exercer une force sur la commande de direction afin de neutraliser l'action du système sur la direction. La force nécessaire pour neutraliser le changement de trajectoire déclenché par le système ne doit pas dépasser 50 N.

Le système peut rester actif pendant la période de neutralisation à condition que la priorité soit donnée au conducteur. ».

Paragraphe 5.6.4.7, lire :

« 5.6.4.7 Situations critiques

Une situation est considérée comme critique si, au moment où débute une manœuvre de changement de voie, un véhicule en approche dans la voie de destination est obligé de ralentir en effectuant une décélération supérieure à  $3 \text{ m/s}^2$ , 0,4 s après le début de la manœuvre, pour que la distance entre les deux véhicules ne soit jamais inférieure à la distance parcourue en 1 s par le véhicule changeant de voie.

La distance critique au début de la manœuvre de changement de voie doit être calculée selon la formule suivante :

$$S_{\text{critical}} = (v_{\text{rear}} - v_{\text{ACSF}}) * t_B + (v_{\text{rear}} - v_{\text{ACSF}})^2 / (2 * a) + v_{\text{ACSF}} * t_G$$

Où :

$v_{\text{rear}}$  est La vitesse effective du véhicule en approche ou 130 km/h, la valeur retenue étant la moins élevée

$v_{\text{ACSF}}$  est La vitesse effective du véhicule équipé de l'ACSF

$a$  =  $3 \text{ m/s}^2$  (Décélération du véhicule en approche)

$t_B$  = 0,4 s (Temps écoulé après le début de la manœuvre de changement de voie, correspondant au début de la décélération du véhicule en approche)

$t_G$  = 1 s (Écart restant entre les véhicules après la décélération du véhicule en approche). ».

*Annexe 8*

*Paragraphe 2, lire :*

« 2. Conditions d'essai

Les essais doivent se dérouler sur une chaussée plane et sèche en bitume ou en béton offrant une bonne adhérence. La température ambiante doit être comprise entre 0 °C et 45 °C.

À la demande du constructeur et avec l'accord du service technique, les essais peuvent être effectués dans des conditions d'essai différentes (conditions non optimales, par exemple sur une chaussée non sèche ou à une température ambiante inférieure à la température minimale prévue), mais les prescriptions d'efficacité doivent être respectées. ».

*Paragraphe 3.5.1.2, lire :*

« 3.5.1.2 L'essai est satisfaisant si :

- a) Le déplacement latéral en direction des marques ne commence pas dans un délai inférieur à 1 s après que la procédure de changement de voie a été engagée,
- b) Le déplacement latéral en direction des marques et le déplacement latéral nécessaire pour achever la manœuvre de changement de voie s'effectuent en un seul mouvement continu,

[...]

- j) L'indicateur de direction n'est pas désactivé avant la fin de la manœuvre de changement de voie et cette désactivation n'intervient pas au-delà d'un délai de 0,5 s après la reprise de l'ACSF de catégorie B1, dans le cas où le déplacement latéral est engagé automatiquement et où la commande de l'indicateur de direction n'était pas complètement enclenchée (position verrouillée) pendant la manœuvre de changement de voie. ».

---