



Conseil économique et social

Distr. générale
22 février 2010
Français
Original: anglais
Anglais et français seulement

Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules

Groupe de travail des dispositions générales de sécurité

Quatre-vingt-dix-huitième session

Genève, 3-7 mai 2010

Point 6 de l'ordre du jour provisoire

Règlement n° 46 (Systèmes de vision indirecte)

Proposition d'amendement au Règlement n° 46

Communication de l'expert du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord*

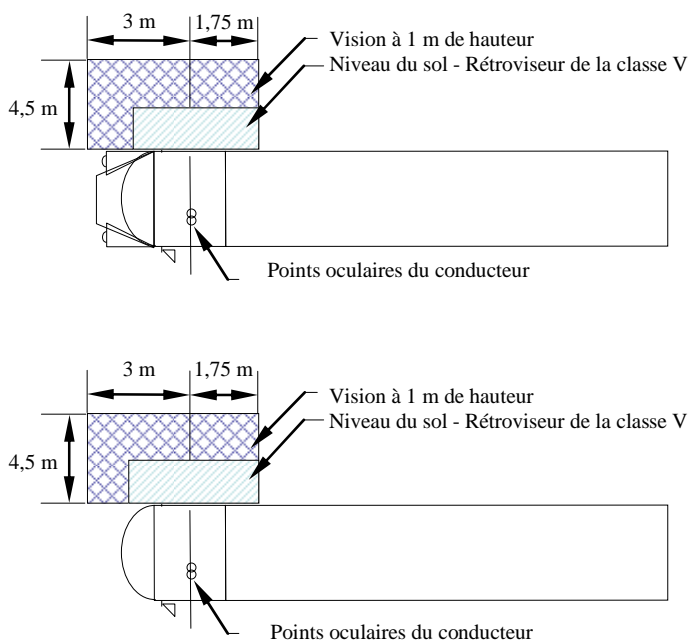
Le texte ci-après, établi par l'expert du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, vise à réduire l'angle mort du côté passager dans les véhicules des catégories N₂ et N₃. Ce document fait suite au document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2009/19 présenté par l'expert du Royaume-Uni à la quatre-vingt-dix-septième session du Groupe de travail des dispositions générales de sécurité. Les modifications qu'il est proposé d'apporter au texte actuel du Règlement sont indiquées en caractères gras ou biffés.

* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2006-2010 (ECE/TRANS/166/Add.1, activité 02.4), le Forum mondial a pour mission d'élaborer, d'harmoniser et de mettre à jour les Règlements en vue d'améliorer la performance des véhicules. Le présent document est soumis dans le cadre de ce mandat.

A. Proposition

Ajouter les nouveaux paragraphes 15.2.4.5.6 à 15.2.4.5.9 (y compris les nouvelles figures 8c, 8d et 8e), ainsi conçus:

- «15.2.4.5.6 Du côté passager seulement, le champ de vision doit également être tel que le conducteur puisse voir [partiellement] un objet de 1 m de haut et de 30 cm de diamètre se trouvant à l'extérieur du champ défini aux paragraphes 15.2.4.5.1 à 15.2.4.5.4 mais à l'intérieur de celui délimité par les plans verticaux suivants (voir les figures 8c et 8d).
- 15.2.4.5.7 Dans la direction transversale, le plan parallèle passant à 4,5 m en avant du plan mentionné au paragraphe 15.2.4.5.1.
- 15.2.4.5.8 À l'arrière, le plan parallèle au plan vertical passant par les points oculaires du conducteur et situé à 1,75 m en arrière de ce dernier plan.
- 15.2.4.5.9 À l'avant, le plan parallèle au plan vertical passant par les points oculaires du conducteur et situé à 3 m en avant de ce dernier plan. Ce champ de vision peut être partiellement fourni par un rétroviseur avant (voir figure 8e).
- 15.2.4.5.10 Dans les cas où le champ de vision décrit et prescrit aux paragraphes 15.2.4.5.6 à 15.2.4.5.9 peut être obtenu sans l'utilisation de systèmes de vision indirecte, pour ce qui est des présents paragraphes, l'installation de tels systèmes n'est pas obligatoire.



Figures 8c et 8d: Champ de vision étendu à une hauteur de 1 mètre

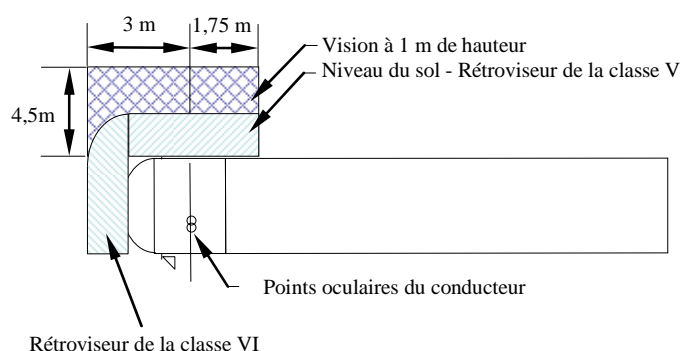


Figure 8e: Rétroviseur de la classe VI couvrant partiellement le champ de vision étendu à une hauteur de 1 mètre».

B. Justification

1. Le Royaume-Uni voudrait réduire les accidents dus à des chocs latéraux se produisant lorsque de grands véhicules changent de voie sur les autoroutes et permettre au conducteur de mieux voir les usagers de la route vulnérables lors de manœuvres ou dans les virages aux bifurcations. Une autre solution consisterait à améliorer le champ de vision directe du conducteur.
2. Comme il est indiqué dans le document informel GRSG-95-21, des chercheurs au Royaume-Uni ont démontré qu'il subsiste un angle mort important attenant au côté passager de la cabine, malgré les prescriptions imposant des systèmes perfectionnés de la classe V. En fonction de la dimension de la voiture particulière, celle-ci peut éventuellement, si elle roule au centre ou à l'autre bout de la voie adjacente, disparaître de la vue du conducteur lorsqu'elle est située à 1 m en arrière du bord de son champ de vision et ne redevenir visible que lorsqu'elle est située dans le champ de vision directe du conducteur à 4 m en avant du bord de son champ de vision. Comme la longueur moyenne d'une petite voiture particulière est d'environ 3 m, le risque est grand pour que cet angle mort soit la cause d'accidents dus à des chocs latéraux. Il est aussi très préoccupant que les usagers de la route vulnérables tels que les piétons ou les cyclistes peuvent facilement ne pas être visibles dans cet angle mort du côté passager de la cabine.
3. Le fait de doter obligatoirement le conducteur d'un champ de vision étendu du côté passager qui couvrirait une zone mesurant 4,75 m (de long) x 4,5 m (perpendiculairement à la cabine) permettrait de couvrir entièrement le bord avant du champ de vision du système de la classe IV et de chevaucher le champ de vision d'un système de la classe VI (s'il est monté). Un système de miroirs actuel ne permet pas d'arriver à ce résultat mais l'ajout d'un système de prise de vues ou de surveillance ou de tout autre système de vision indirecte (tel que défini au paragraphe 2.1 du Règlement n° 46) peut y conduire.