



Conseil économique
et social

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2007/10
1^{er} février 2007

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-douzième session

Genève, 16-20 avril 2007

Point 3.4 de l'ordre du jour provisoire

AMENDEMENTS À D'AUTRES RÈGLEMENTS ANNEXÉS À L'ACCORD DE 1958

Règlement n° 46 (Systèmes de vision indirecte)

Proposition de projet d'amendements au Règlement n° 46

Communication de l'expert des Pays-Bas

Le texte reproduit ci-après, établi par l'expert des Pays-Bas, vise à mieux définir le champ de vision que l'on doit avoir avec un miroir de la classe VI monté sur des véhicules spéciaux. Le texte est fondé sur les documents informels GRSG-91-25 et GRSG-91-38, distribués pendant la quatre-vingt-onzième session du Groupe de travail des dispositions générales de sécurité (GRSG) (ECE/TRANS/WP.29/GRSG/70, par. 35). Les modifications qu'il est proposé d'apporter au texte actuel du Règlement sont indiquées en caractères **gras** ou ~~biffés~~.

Note: Le présent document est distribué uniquement aux experts du Groupe de travail des dispositions générales de sécurité.

A. PROPOSITION

Paragraphe 15.2.4.6.1, modifier comme suit:

- «15.2.4.6.1 Le champ de vision doit être tel que le conducteur puisse voir au moins une portion de route plane et horizontale délimitée par:
- a) un plan vertical transversal passant par le point avant extrême ~~de la cabine~~ du véhicule;
 - b) un plan vertical transversal passant à 2 m en avant du véhicule;
- ...».

Ajouter le nouveau paragraphe 15.2.4.6.3, ainsi conçu:

- «15.2.4.6.3 Aux fins des paragraphes 15.2.4.6.1 et 15.2.4.6.2, il ne doit pas être tenu compte, pour définir l'avant du véhicule, des parties fixées de manière permanente sur le véhicule qui sont situées au-dessus des points oculaires du conducteur et devant le plan vertical transversal, tangent à la surface la plus avancée du pare-chocs avant du véhicule.».**

Paragraphe 15.2.4.8.2, modifier comme suit:

- «15.2.4.8.2 Rétroviseurs extérieurs (classes II, III, IV, V et VI)

Dans les champs de vision ... du champ de vision prescrit. **Dans le cas de véhicules conçus et construits pour un usage spécial, pour lesquels, en raison de leurs particularités, il n'est pas possible de respecter la présente prescription, l'obstruction, due à ces particularités, du champ de vision prescrit pour un miroir de la classe VI peut être supérieure à 10 %, mais non supérieure à ce qu'exige la fonction spéciale.».**

B. JUSTIFICATION

Le champ de vision prescrit pour un miroir de la classe VI, tel qu'il est spécifié dans le paragraphe 15.2.4.6.1, est défini par quatre plans verticaux. Le plan le plus en avant est situé à une distance de 2 m en avant du véhicule; un deuxième plan vertical transversal passe par l'avant de la cabine du véhicule.

Dans le paragraphe 15.2.4.6.2, il est prévu une dérogation relative au montage d'un miroir de la classe VI, lorsque le conducteur peut voir une ligne bien définie en avant du véhicule.

Toutefois, dans des cas particuliers, par exemple des grues mobiles, des pompes à béton, etc., l'avant du véhicule est situé loin en avant de la cabine du véhicule ou du pare-chocs. Même si des parties de la structure de ces véhicules n'influent pas sur le champ de vision du conducteur, cela conduirait à un champ de vision prescrit d'un grand nombre de mètres en avant de la cabine. Cela veut dire que, pour appliquer la dérogation prévue au paragraphe 15.2.4.6.2, la ligne devrait être vue à une grande distance.

Les Pays-Bas proposent, pour ce genre de véhicules, d'exclure, lors de la détermination de ce qu'est l'avant du véhicule, les parties montées en hauteur «en avant du pare-chocs».

Un autre problème qui se pose lors de l'application du Règlement aux grues mobiles est l'obstruction du champ de vision, due aux parties de la structure du dispositif de levage. Dans ce cas, la prescription du paragraphe 15.2.4.8.2, limitant l'obstruction à 10 % au maximum, ne peut être satisfaite. Cela peut aussi être vrai pour d'autres véhicules spéciaux. En conséquence, les Pays-Bas proposent d'autoriser l'extension de l'obstruction permise à ces parties, à condition que l'obstruction ne soit pas supérieure à ce qu'exige la fonction spéciale du véhicule.
