



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2009/19
10 août 2009

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-septième session
Genève, 20-23 octobre 2009
Point 8 de l'ordre du jour provisoire

RÈGLEMENT N° 46
(Systèmes de vision indirecte)

Proposition de projets d'amendement au Règlement n° 46

Communication de l'expert du Royaume-Uni*

Le texte ci-après, établi par l'expert du Royaume-Uni, vise à réduire l'angle mort du côté passager dans les véhicules des catégories N₂ et N₃. Le présent document fait suite au document informel GRSG-95-21 présenté par l'expert du Royaume-Uni à la quatre-vingt-quinzième 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.

* 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 la nouvelle figure 8 c)), ainsi conçus:

- «**15.2.4.5.6** du côté passager seulement, le champ de vision décrit dans les paragraphes 15.2.4.5.1 à 15.2.4.5.5 doit être étendu au moyen d'un système ou d'une combinaison de systèmes, de manière que le conducteur puisse voir, sur le côté du véhicule, une portion de route plane et horizontale délimitée par les plans verticaux définis dans la figure 8 c);
- 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.

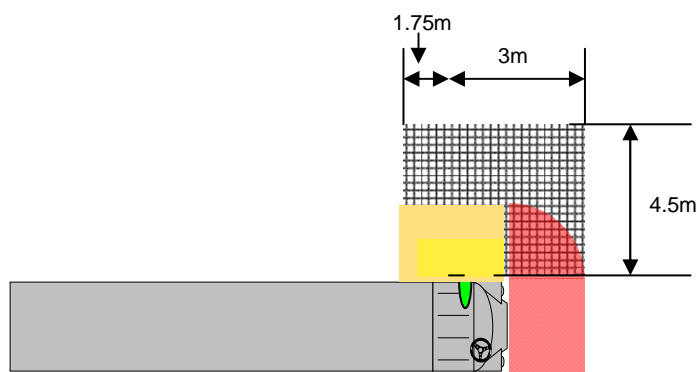


Figure 8 c) – Champ de vision requis pour le côté passager».

B. JUSTIFICATION

Le Royaume-Uni voudrait permettre l'utilisation d'un système ou d'une combinaison de systèmes pour étendre le champ de vision du système de la classe V du côté passager des véhicules des catégories N₂ et N₃, au motif de réduire les accidents dus à des chocs latéraux se produisant lorsque de grands véhicules changent de voie sur les autoroutes et de 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, chose qui pourrait être plus difficile à réaliser.

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.

L'extension des prescriptions applicables au champ de vision du côté passager, d'une zone mesurant 2,75 m (de long) x 2 m (perpendiculairement à la cabine) à une zone de 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 ne permettrait sans doute pas d'arriver à ce résultat mais l'ajout d'un système de prise de vues ou de surveillance, d'un système d'aide à la vision (capteur radar) ou de toute autre solution pourrait y conduire.

Bien qu'il soit nécessaire d'étendre les prescriptions applicables au champ de vision du côté passager afin de couvrir cet angle mort, il ne devrait pas être nécessaire de procéder de la même manière du côté conducteur lorsqu'un système en option de la classe V est installé, puisque le conducteur a dès lors une vision directe plus grande de son côté du véhicule. C'est la raison pour laquelle la prescription initiale pour les systèmes de la classe V est conservée.
