

**Conseil économique et social**

Distr. générale
27 juillet 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-neuvième session

Genève, 19-22 octobre 2010

Point 7 de l'ordre du jour provisoire

Règlement n° 46 (Systèmes de vision indirecte)**Proposition d'amendements 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 (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 ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2010/9 présenté par l'expert du Royaume-Uni à la quatre-vingt-dix-huitième 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, pour les adjonctions, et en caractères biffés, pour les suppressions.

* 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.

I. Proposition

Ajouter les nouveaux paragraphes 15.2.4.5.6 à 15.2.4.5.10 (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 fig. 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

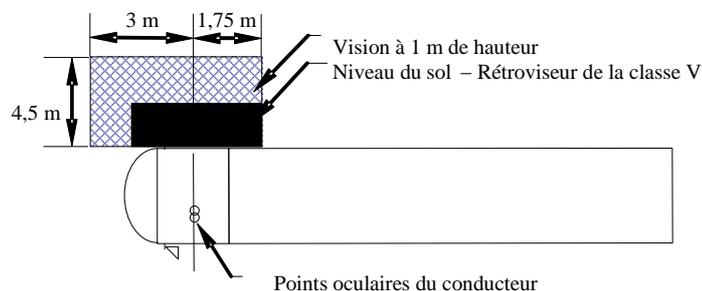
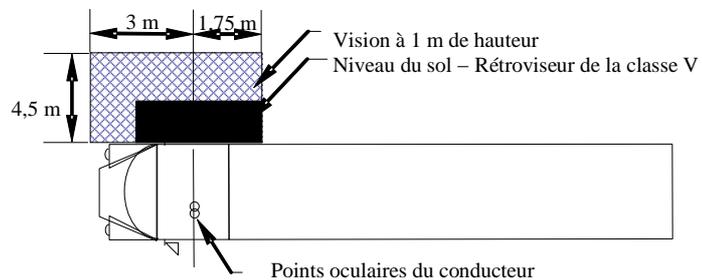
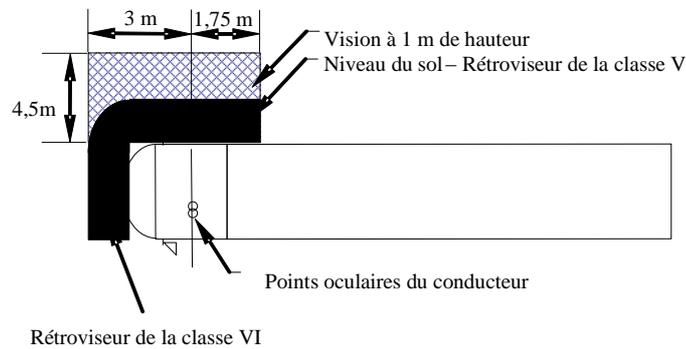


Figure 8e: Rétroviseur de la classe VI couvrant partiellement le champ de vision étendu à une hauteur de 1 mètre



».

Paragraphes 21.1 à 21.4, modifier comme suit:

- «21.1 À compter de la date officielle d'entrée en vigueur de la série 02 03 d'amendements au présent Règlement, aucune Partie contractante appliquant le Règlement ne peut refuser une demande d'homologation en vertu de ce règlement tel qu'il est modifié par la série 02 03 d'amendements*.
- ~~21.2 À compter du 26 janvier 2006, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne doivent délivrer des homologations à un type de véhicule en ce qui concerne le montage des systèmes de vision indirecte que si ce type de véhicule satisfait aux prescriptions du Règlement tel qu'il est modifié par la série 02 d'amendements. Cependant, ce délai est repoussé de 12 mois en ce qui concerne les prescriptions relatives au montage d'un miroir frontal de la classe VI.~~
- 21.2 Pendant [12 mois à compter de la date d'entrée en vigueur de la série 03 d'amendements au présent Règlement], les Parties contractantes appliquant le Règlement ne doivent délivrer des homologations à un type de systèmes de vision indirecte que si ce type satisfait aux prescriptions du Règlement tel qu'il est modifié par la série 03 d'amendements.**
- ~~21.3 À compter du 26 janvier 2006, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne doivent délivrer des homologations à un type de système de vision indirecte que si ce type satisfait aux prescriptions du Règlement tel qu'il est modifié par la série 02 d'amendements. Cependant, ce délai est repoussé de douze mois en ce qui concerne les prescriptions relatives au miroir frontal de la classe VI, considéré en tant qu'élément, et à son installation sur les véhicules.~~
- 21.3 Pendant [18 mois à compter de la date d'entrée en vigueur de la série 03 d'amendements au présent Règlement], les Parties contractantes appliquant le Règlement ne doivent délivrer des homologations à un type de véhicule en ce qui concerne le montage des systèmes de vision indirecte que si ce type de véhicule satisfait aux prescriptions du Règlement tel qu'il est modifié par la série 03 d'amendements.**

* *Note du secrétariat:* Dans le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2010/21, il est aussi proposé une nouvelle série 03 d'amendements. En outre, dans le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2010/22, il est proposé une nouvelle série 04 d'amendements.

- 21.4 ~~À compter du 26 janvier 2010 pour les véhicules des catégories M1 et N1 et du 26 janvier 2007 pour les véhicules des autres catégories~~ **Pendant [24 mois à compter de la date d'entrée en vigueur de la série 03 d'amendements au présent Règlement]**, les Parties contractantes appliquant le Règlement peuvent refuser de reconnaître les homologations d'un type de véhicule **ou d'un type de système de vision indirecte** qui n'ont pas été délivrées conformément à la série ~~02~~ **03** d'amendements au Règlement.».

II. 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 attendant 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 qu'il est défini au paragraphe 2.1 du Règlement n° 46) peut y conduire.