

**Conseil économique et social**

Distr. générale
24 août 2012
Français
Original: anglais

Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

**Forum mondial de l'harmonisation
des Règlements concernant les véhicules****158^e session**

Genève, 13-16 novembre 2012

Point 4.8.2 de l'ordre du jour provisoire

**Accord de 1958 – Examen de projets d'amendements
à des Règlements existants, proposés par le GRSG****Proposition de série 04 d'amendements au Règlement n° 46
(Systèmes de vision indirecte)****Communication du Groupe de travail des dispositions générales
de sécurité***

Le texte reproduit ci-après, adopté par le Groupe de travail des dispositions générales de sécurité (GRSG) à sa 102^e session, vise à réduire l'angle mort du côté passager dans les véhicules des catégories N₂ et N₃ (ECE/TRANS/WP.29/GRSG/81, par. 15). Il est fondé sur le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2010/29/Rev.1, tel qu'il est reproduit à l'annexe III au rapport. Le secrétariat a ajouté les paragraphes correspondants pour modifier les dispositions concernant le marquage pour une nouvelle série d'amendements. Il est soumis au Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) et au Comité d'administration (AC.1) pour examen.

* Conformément au programme de travail pour 2010-2014 du Comité des transports intérieurs (ECE/TRANS/208, par. 106, et ECE/TRANS/2010/8, activité 02.4), le Forum mondial a pour mission d'élaborer, d'harmoniser et de mettre à jour les Règlements en vue d'améliorer les caractéristiques fonctionnelles des véhicules. Le présent document est soumis dans le cadre de ce mandat.

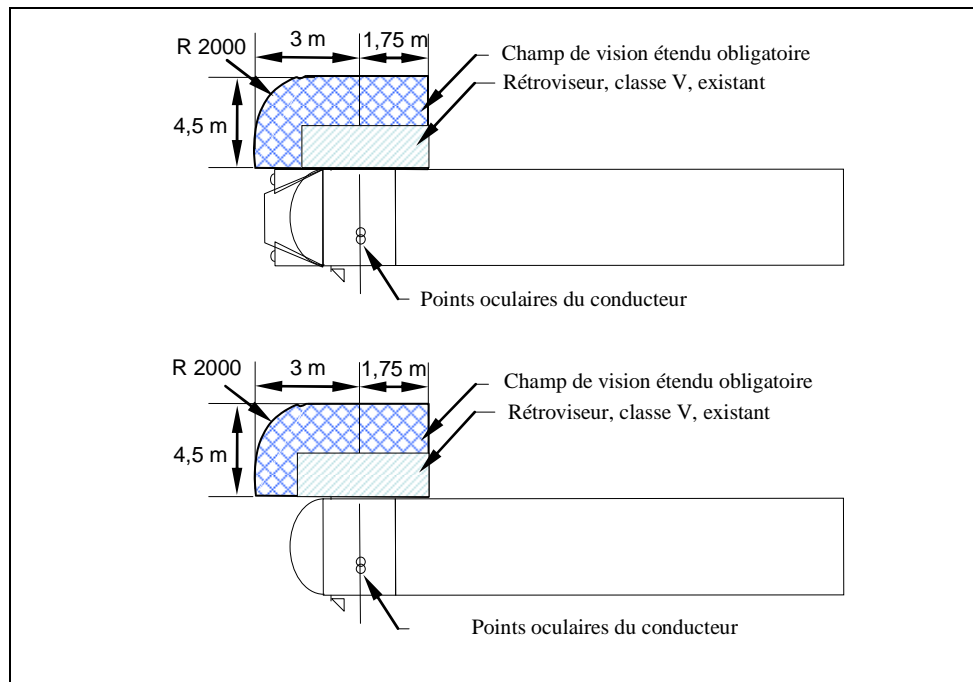
Paragraphe 5.2, modifier comme suit:

- 5.2 À chaque type homologué est attribué un numéro d'homologation dont les deux premiers chiffres (actuellement 04) indiquent la série d'amendements correspondant aux plus récentes modifications techniques majeures apportées au Règlement à la date de délivrance de l'homologation. Une même Partie contractante ne peut pas attribuer ce numéro à un autre type de système de vision indirecte.

Ajouter les nouveaux paragraphes 15.2.4.5.6 à 15.2.4.5.13 (y compris les nouvelles figures 8c et 8d), ainsi conçus:

- «15.2.4.5.6 Du côté passager seulement, le champ de vision doit également être tel que le conducteur puisse voir, sur le côté du véhicule, une portion de route plane et horizontale 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: le contour avant de ce champ de vision peut être arrondi selon un rayon de 2 m (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 plan vertical.
- 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 plan vertical. Ce champ de vision peut être partiellement fourni par un rétroviseur avant (classe VI).
- 15.2.4.5.10 Le champ de vision prescrit aux paragraphes 15.2.4.5.6 à 15.2.4.5.9 peut être obtenu partiellement grâce à un rétroviseur extérieur "grand angle" (classe IV) ou à une combinaison de rétroviseur d'accostage (classe V) et de rétroviseur frontal (classe VI).
- 15.2.4.5.11 La zone prescrite aux paragraphes 15.2.4.5.6 à 15.2.4.5.9 peut aussi être vue grâce à une combinaison de systèmes de vision directe et de vision indirecte.
- 15.2.4.5.12 Les paragraphes 15.2.4.5.6 à 15.2.4.5.9 ne s'appliquent pas à un véhicule dont aucune partie du rétroviseur ou de son boîtier n'est située à moins de 2,4 m du sol, quelle que soit sa position après ajustement.
- 15.2.4.5.13 Les paragraphes 15.2.4.5.6 à 15.2.4.5.9 ne s'appliquent pas à un véhicule des catégories M₂ ou M₃.

Figures 8c et 8d
Champ de vision étendu du côté passager



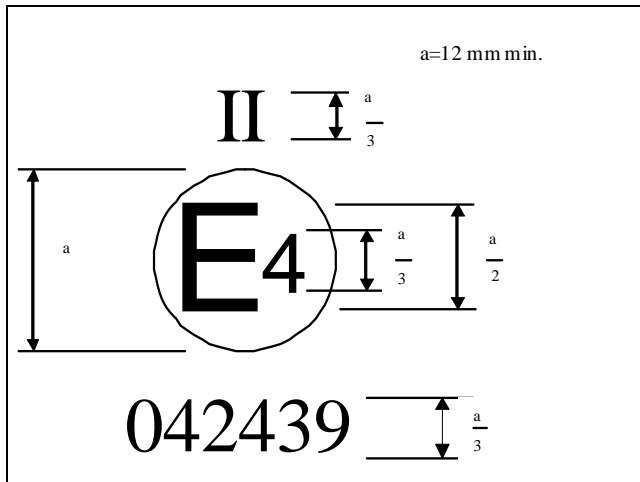
».

Ajouter les nouveaux paragraphes 21.12 à 21.15, ainsi conçus:

- 21.12 À compter de la date officielle d'entrée en vigueur de la série 04 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 04 d'amendements.
- 21.13 À compter du 30 juin 2014, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement n'accordent l'homologation 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 04 d'amendements.
- 21.14 À compter du 30 juin 2014, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement n'accordent l'homologation 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 04 d'amendements.
- 21.15 À compter du 30 juin 2015, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne sont pas tenues d'accepter l'homologation d'un type de véhicule ou d'un type de système de vision indirecte qui n'a pas été accordée conformément à la série 04 d'amendements au présent Règlement.

Annexe 5, figure et légende, modifier comme suit:

«



La marque d'homologation ci-dessus, apposée sur un système de vision indirecte, indique qu'il s'agit d'un rétroviseur de la classe II, qui a été homologué aux Pays-Bas (E4) en application du Règlement n° 46 et sous le numéro d'homologation 042439. Les deux premiers chiffres du numéro d'homologation signifient que le Règlement n° 46 comprenait déjà la série 04 d'amendements lorsque l'homologation a été accordée.

...».

