

**Conseil économique et social**

Distr. générale
20 février 2015
Français
Original: anglais

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

108^e session

Genève, 4-8 mai 2015

Point 4 de l'ordre du jour provisoire

Règlement n° 43 (Vitrages de sécurité)**Proposition d'amendements au Règlement n° 43
(Vitrages de sécurité)****Communication de l'expert de l'Association européenne
des fournisseurs de l'automobile***

Le texte reproduit ci-après, établi par l'expert de l'Association européenne des fournisseurs de l'automobile (CLEPA), vise à définir une zone I du champ de vision restreinte pour les véhicules des catégories M et N autres que ceux de la catégorie M₁. Il est fondé sur le document GRSG-107-24. Les modifications qu'il est proposé d'apporter au texte actuel du Règlement n° 43 sont signalées en caractères gras.

* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2012-2016 (ECE/TRANS/224, par. 94, et ECE/TRANS/2012/12, 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 en vertu de ce mandat.

GE.15-03109 (F) 170315 170315



* 1 5 0 3 1 0 9 *

Merci de recycler



I. Proposition

Annexe 3,

Ajouter les nouveaux paragraphes 9.2.5.3 et 9.2.5.3.1, assortis de la figure 11 et de la note de bas de page⁹, ainsi conçus:

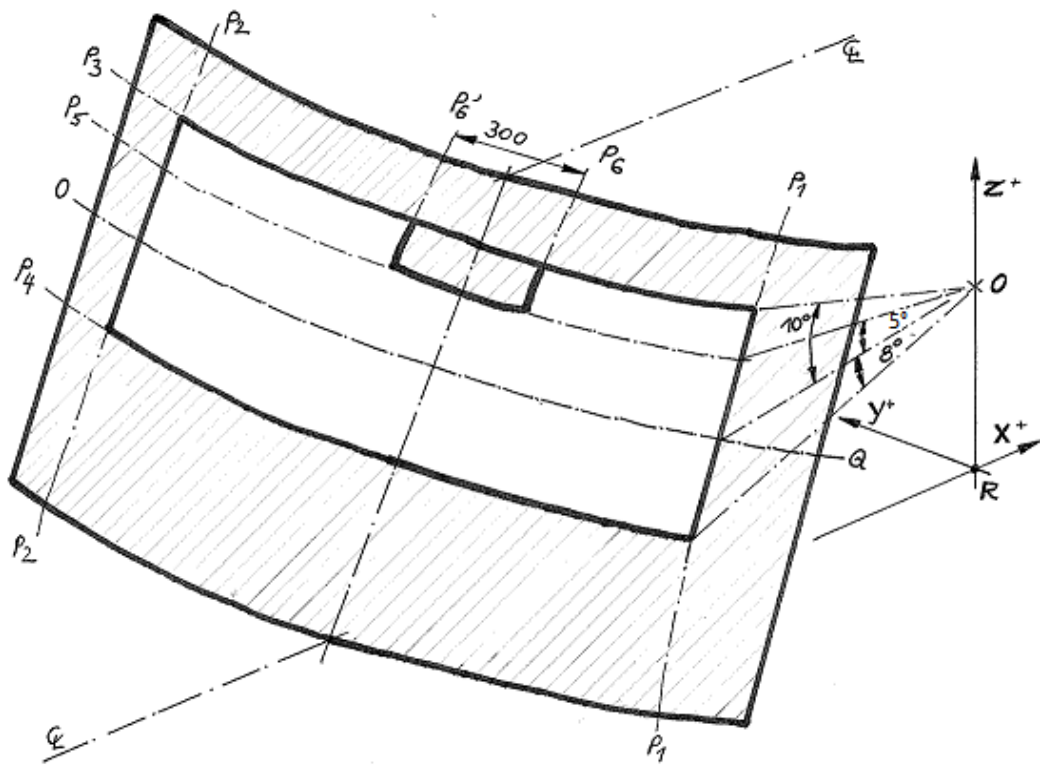
«9.2.5.3 La zone d'essai I réduite est la zone d'essai I telle qu'elle est définie au paragraphe 9.2.5.2.3, à l'exclusion de la zone représentée ci-dessous (figure 11).

9.2.5.3.1 Tout masque opaque limité vers le bas par le plan 5, lequel traverse la droite (OQ) et forme un angle de 5° au-dessus du plan horizontal, et latéralement par les plans 6 et 6', lesquels sont des plans verticaux parallèles au plan longitudinal médian du véhicule situés à 150 mm de la trace de ce dernier plan (Cl)⁹.

Figure 11

Cl: trace du plan longitudinal médian du véhicule

P_i: trace du plan considéré (voir texte)



⁹ Mesuré sur la surface extérieure du pare-brise et sur la trace du plan 5. Si cette construction est impossible (absence de plan longitudinal médian de symétrie, par exemple), on prend P6 et P6' comme plans parallèles au plan longitudinal du véhicule passant par le point 0.»

Le paragraphe 9.2.5.3 devient le paragraphe 9.2.5.4 et il est modifié comme suit:

«9.2.5.4 Pour les tracteurs agricoles et les tracteurs forestiers ainsi que pour les véhicules de chantier pour lesquels il n'est pas possible de déterminer la zone I, la zone I' est constituée par la totalité de la surface **transparente** du pare-brise.».

Paragraphe 9.2.6, tableau, modifier comme suit:

«

| <i>Catégorie de véhicules</i> | <i>Zone d'essai</i> | <i>Valeurs maximales de la distorsion optique</i> |
|--|---|---|
| M ₁ et N ₁ | A – Étendue suivant le paragraphe 9.2.2.1 | 2' d'arc |
| | B – Réduite conformément au paragraphe 2.4 de l'annexe 18 | 6' d'arc |
| Catégories M et N autres que M ₁ | I – Réduite conformément au paragraphe 9.2.5.3 | 2' d'arc |
| Véhicules agricoles, etc., pour lesquels il n'est pas possible de déterminer la zone I | I' | 2' d'arc |

».

Les figures 11 à 25 deviennent les figures 12 à 26 et les 21 renvois auxdites figures dans les paragraphes suivants sont renumérotés en conséquence.

Paragraphe 9.3.5, tableau, modifier comme suit:

«

| <i>Catégorie de véhicules</i> | <i>Zone d'essai</i> | <i>Valeurs maximales de la séparation des images primaire et secondaire</i> |
|--|---|---|
| M ₁ et N ₁ | A – Étendue suivant le paragraphe 9.2.2.1 | 15' d'arc |
| | B – Réduite conformément au paragraphe 2.4 de l'annexe 18 | 25' d'arc |
| Catégories M et N autres que M ₁ | I – Réduite conformément au paragraphe 9.2.5.3 | 15' d'arc |
| Véhicules agricoles, etc., pour lesquels il n'est pas possible de déterminer la zone I | I' | 15' d'arc |

».

II. Justification

1. Les capteurs et les caméras qui favorisent une conduite plus sûre, comme les capteurs de pluie et de luminosité, les systèmes de contrôle des distances et d'alerte de franchissement de ligne, les avertisseurs de risque de collision ou les caméras infra-rouge, se trouvent principalement dans le champ de vision du conducteur, sur le pare-brise, dans la zone d'action des essuie-glace.
 2. Pour les véhicules de la catégorie M₁, les zones exclues du champ de vision principal où l'on peut installer de tels systèmes sont bien définies depuis des années.
 3. En fonction de la position du point R sur le véhicule et de l'angle d'installation du pare-brise sur les véhicules de la catégorie M₁, la distance mesurée à la surface extérieure du pare-brise entre les bords supérieurs de la zone A et de la zone B (plan 1, annexe 18, par. 2.2, et plan 5, annexe 18, par. 2.3) varie approximativement de 65 à 117 mm. Cette estimation a été établie sur un échantillon de 40 véhicules de la catégorie M₁ composé de petits, de moyens et de grands véhicules, ainsi que de tout-terrains de loisir. Dans bon nombre des cas, la zone est limitée latéralement à une valeur maximale de 300 mm.
 4. La présente proposition tend à définir une zone d'exclusion pour les véhicules des catégories M et N autres que ceux de la catégorie M₁.
 5. Si l'angle proposé de 5° (annexe 3, par. 9.2.5.3.1), qui circonscrit une zone analogue aux caractéristiques susmentionnées, est adopté, on obtient une distance entre P3 et P5 sur CL qui varie approximativement entre 50 et 85 mm (voir la figure 11). Cette estimation est fondée sur un échantillon de 10 camions et de 1 autobus ayant des angles d'inclinaison du pare-brise compris entre 7,2° et 31°. La zone est limitée latéralement à une valeur maximale de 300 mm.
-