



---

**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

**121<sup>e</sup> session**

Genève, 12-16 avril 2021

Point 4 b) de l'ordre du jour provisoire

**Détection de la présence d'usagers de la route  
vulnérables à proximité du véhicule :****Règlement ONU n° 151 (Systèmes de surveillance de l'angle mort)****Proposition de complément 3 au Règlement ONU n° 151  
(Systèmes de surveillance de l'angle mort)****Communication des experts du groupe de travail informel  
de la détection de la présence d'usagers de la route vulnérables  
à proximité du véhicule (VRU-Proxi)\***

Le texte ci-après, établi par les experts du groupe de travail informel de la détection de la présence d'usagers de la route vulnérables à proximité du véhicule (VRU-Proxi), vise à modifier le Règlement ONU énonçant des prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules à moteur en ce qui concerne le système de surveillance de l'angle mort. Les modifications qu'il est proposé d'apporter au texte actuel du projet de Règlement figurent en caractères gras pour les ajouts et biffés pour les suppressions.

---

\* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour 2021 tel qu'il figure dans le projet de budget-programme pour 2021 (A/75/6 (Sect. 20), par. 20.51), le Forum mondial a pour mission d'élaborer, d'harmoniser et de mettre à jour les Règlements ONU en vue d'améliorer les caractéristiques fonctionnelles des véhicules. Le présent document est soumis en vertu de ce mandat.



## I. Proposition

Paragraphe 5.3.1.4, lire :

« 5.3.1.4 Le système de surveillance de l'angle mort doit émettre un signal d'information au dernier point d'information concernant tout vélo se déplaçant à une vitesse comprise entre 5 km/h et 20 km/h, à une distance latérale comprise entre 0,9 et 4,25 m, ce qui, si le conducteur du véhicule appliquait un mouvement de direction normal, pourrait entraîner une collision entre le vélo et le véhicule, le point d'impact étant situé entre 0 et 6 m par rapport à l'angle avant droit du véhicule.

**Le signal d'information ne doit pas être visible avant le premier point d'information. Il doit être transmis entre le premier point d'information et le dernier point d'information.**

**Le système doit également émettre un signal d'information si un vélo se déplace à une vitesse comprise entre 5 km/h et 20 km/h, à une distance latérale comprise entre 0,25 et 0,9 m, et se situe dans le plan longitudinal [à une distance inférieure ou égale à 1,0 m de l'angle avant droit du véhicule] derrière le centre de la roue avant la plus en avant pendant la conduite en ligne droite.**

Toutefois, le signal d'information n'est pas exigé lorsque la distance entre le vélo et l'angle avant droit du véhicule dans le sens longitudinal est supérieure à 30 m vers l'arrière ou à 7 m vers l'avant. ».

## II. Justification

1. Le paragraphe 5.3.1.4 a été modifié dans le cadre du complément 1 au Règlement ONU n° 151 (ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/25), l'objectif étant alors d'y ajouter un critère explicite relatif à la distance maximale de détection. Les prescriptions relatives à la délimitation du signal d'information et à la zone de détection située autour de la roue avant ont été supprimées par erreur.

2. Des précisions ont été apportées à l'occasion de la réintroduction de la prescription relative à la zone de détection autour de la roue avant. Il reste à arrêter la formulation relative à l'emplacement de cette zone de détection sur le plan longitudinal.

---