



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^e session

Genève, 12-16 avril 2021

Point 11 de l'ordre du jour provisoire

Règlement ONU n° 125 (Champ de vision du conducteur vers l'avant)**Proposition de complément 2 à la série 01 d'amendements
au Règlement ONU n° 125****Communication de l'expert de l'Organisation internationale
des constructeurs d'automobiles***

Le texte ci-après, établi par l'expert de l'Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA), vise à modifier le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2020/31 afin de prévoir une exception pour les systèmes de cloisonnement pliables ou réglables en tenant compte des modifications proposées dans le document GRSG-119-23. Les modifications qu'il est proposé d'apporter au texte actuel du Règlement ONU 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 1.1, lire :

« 1.1 Le présent Règlement s'applique au champ de vision sur 180° vers l'avant du conducteur de véhicules des catégories M₁ et N₁*. »

Paragraphe 1.3, lire :

« 1.3 Ces prescriptions, telles qu'elles sont rédigées, s'appliquent aux véhicules des catégories M₁ et N₁ ~~dont pour lesquels~~ le poste de conduite est situé à gauche. Lorsque le poste de conduite est situé à droite, ces prescriptions sont applicables *mutatis mutandis* par inversion des critères spécifiés. ».

Ajouter un nouveau paragraphe 2.19, libellé comme suit :

« **2.19** Par "système de cloisonnement", on entend les accessoires ou dispositifs qui, en complément des dossiers de siège, sont destinés à protéger les occupants contre les déplacements de bagages. »

Paragraphe 5.1.3, lire :

« 5.1.3 *Sous réserve des dispositions du paragraphe 5.1.3.5 et du* paragraphe 5.1.3.3 *ou du* paragraphe 5.1.3.4 ci-dessous, à l'exception des obstructions dues aux montants avant, aux montants de séparation des déflecteurs fixes ou mobiles ou des vitres latérales, aux antennes radio extérieures, aux dispositifs de vision indirecte satisfaisant aux prescriptions concernant le champ obligatoire de vision indirecte, ainsi qu'aux essuie-glaces, il ne peut exister aucune obstruction dans le champ de vision direct du conducteur sur 180° vers l'avant, au-dessous d'un plan horizontal passant par V1 et au-dessus de trois plans passant par V2, dont l'un est perpendiculaire au plan X-Z et incliné vers l'avant de 4° au-dessous de l'horizontale et les deux autres sont perpendiculaires au plan Y-Z et inclinés de 4° au-dessous de l'horizontale (voir annexe 4, appendice, fig. 4).

... »

Ajouter un nouveau paragraphe 5.1.3.5, libellé comme suit :

« **5.1.3.5** Pour les véhicules de la catégorie N₁, une ~~Une~~ obstruction créée par un système de cloisonnement côté passager n'est tolérée que si le système est réglable et si le constructeur démontre, à la satisfaction du service technique et de l'autorité d'homologation de type, au moyen de documents, de simulations ou de tout autre manière, que le système de cloisonnement, dans toutes ses positions d'utilisation définies par le constructeur, n'obstrue pas excessivement le champ de vision direct du conducteur à 180° vers l'avant. ».

II. Justification

1. Les paragraphes 3.2 à 3.4 de la section 3 (Critères pour la classification des véhicules dans la catégorie N) de la partie A de l'annexe I du Règlement (UE) n° 2018/858 établissent des prescriptions spécifiques concernant la fixation du chargement. Dans les petits véhicules de la catégorie N₁, les systèmes de cloisonnement pliables ou réglables satisfont à ces prescriptions. Si le Règlement ONU n° 125 est pleinement appliqué à cette catégorie de véhicule, ces systèmes ne pourront pas être utilisés. L'interdiction de ces systèmes de cloisonnement pourrait pousser certains usagers à se tourner vers des véhicules plus volumineux.

2. La proposition ci-dessus vise à ajouter la définition du terme « système de cloisonnement » qui figure déjà dans le Règlement ONU n° 126 et à autoriser que les

* Telles que définies dans la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3.), document ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6, par. 2 – www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html.

systèmes de cloisonnement pliables ou réglables obstruent partiellement le champ de vision du conducteur.

3. Le nouveau libellé du paragraphe 5.1.3 permet de choisir clairement les options permettant d'être en conformité avec les dispositions du Règlement.

4. Le nouveau libellé du projet de nouveau paragraphe 5.1.3.5 tient compte des observations formulées à la 118^e session du Groupe de travail des dispositions générales de sécurité (juillet 2020). Il est le fruit d'une concertation menée avec toutes les parties qui ont manifesté un intérêt pour cette question.
