



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

126^e session

Genève, 10-13 octobre 2023

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° 158****(Manœuvres en marche arrière)****Proposition de complément 3 à la version originale du
Règlement ONU n° 158 (Manœuvres en marche arrière)****Communication de l'expert du groupe de travail informel
de la détection de la présence d'usagers de la route vulnérables
à proximité du véhicule***

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 (groupe VRU-Proxi), vise à modifier le Règlement ONU n° 158. Il est fondé sur le document informel GRSG-125-20, soumis au Groupe de travail des dispositions générales de sécurité (GRSG) à sa 125^e session, et est destiné à le remplacer. 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 2023 tel qu'il figure dans le projet de budget-programme pour 2023 (A/77/6 (Sect. 20), tableau 20.6), 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 16.1.1.3, modification sans objet en français.

Paragraphe 16.1.1.4, lire :

« 16.1.1.4 ~~Changement automatique de vue~~ **Modification temporaire du champ de visibilité**

~~En cas de risque de collision, le champ de vision peut se concentrer sur la zone de collision. Il faut apporter la preuve au service technique que cette modification de la vue augmente la sécurité.~~

~~Lorsque le véhicule ne se déplace pas en ligne droite, le champ de vision peut se modifier en fonction de la trajectoire du véhicule.~~

Afin d'augmenter le champ de visibilité pendant des manœuvres (par exemple en cas de risque de collision ou lorsque le véhicule n'est pas en marche arrière en ligne droite), la modification du champ de visibilité est autorisée pendant un temps limité, pendant lequel les dispositions des paragraphes 16.1 (vue par défaut) et 16.1.1 (taille des accessoires) peuvent ne pas être respectées.

Il doit être démontré, à la satisfaction du service technique et de l'autorité d'homologation de type, que cette modification du champ de visibilité augmente la sécurité. ».

Paragraphe 16.1.3.1, lire :

« 16.1.3.1 **Le champ de vision réglementaire affiché sur l'écran** ~~La surface de l'écran~~ doit être visible sans obstruction à partir du point de référence oculaire. Un essai virtuel est acceptable.

En cas d'obstruction temporaire, le conducteur doit pouvoir conserver son champ de vision vers l'arrière à faible distance dans les conditions définies au paragraphe 1.3.3.5 de l'annexe 9. ».

Annexe 9, ajouter le nouveau paragraphe 1.3.3.5, libellé comme suit :

« **1.3.3.5 Champ de vision vers l'arrière à faible distance dans le cas d'un écran situé derrière un obstacle temporaire (par exemple une branche du volant) :**

Dans toutes les conditions normales de manœuvres en marche arrière, le conducteur doit bénéficier d'un champ de vision vers l'arrière à faible distance, en vision ambinoculaire, les points d'observation étant les points oculaires, lorsqu'il est maintenu par le système installé de protection en cas de choc, réglé conformément aux instructions du constructeur, et qu'il est libre de ses mouvements dans les limites permises par le système (mouvements de tête, par exemple).

Un essai virtuel est acceptable. ».

II. Justification

1. Certaines des justifications ci-après se rapportent à la proposition initiale figurant dans le document GRSG-125-20, et non au texte original du présent Règlement.

2. Paragraphe 16.1.1.3 :

La possibilité pour le conducteur de modifier manuellement le champ de vision, proposée dans le document GRSG-125-20, ne doit pas être supprimée. Le Règlement étant déjà en vigueur, la suppression de cette possibilité nécessiterait l'adoption d'une nouvelle série d'amendement. En outre, il est proposé d'améliorer le libellé de la version anglaise en remplaçant « can » par « may ».

3. Paragraphe 16.1.1.4 :

Le nouveau libellé permet de rendre plus claire la disposition, sans modifier les prescriptions ni ajouter de nouvelles dispositions.

4. Paragraphe 16.1.3.1 :

La première partie définit les conditions par défaut lorsque le volant est en position de marche en ligne droite, c'est-à-dire lorsque l'écran est visible sans obstruction à partir des points oculaires. La deuxième partie tient compte des obstructions temporaires éventuelles, par exemple en cas de rotation du volant. Elle fait ensuite référence à une procédure d'essai nouvellement introduite dans l'annexe 9 (voir ci-dessous).

5. Paragraphe 1.3.3.5 de l'annexe 9 :

Cette procédure d'essai ne s'applique que lorsque l'écran est temporairement masqué. Dans ce cas, le conducteur doit pouvoir regarder à gauche ou à droite, mais uniquement dans les limites imposées par le système de retenue. Pour éviter de compliquer inutilement la procédure d'évaluation, il convient de la fonder sur les points oculaires du conducteur. Le fait d'élargir l'évaluation à toutes les tailles de conducteur et places assises possibles, comme proposé dans le document GRSG-125-20, conduirait à des conditions non définies, les tailles de conducteur et les plages de réglage des sièges n'étant pas réglementées. Une évaluation ainsi élargie serait également inhabituelle, comparée aux évaluations de la visibilité d'indicateurs ou des dispositifs de vision indirecte.
