



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

127^e session

Genève, 15-19 avril 2024

Point 4 b) de l'ordre du jour provisoire

**Perception de la présence d'usagers de la route vulnérables
à proximité du véhicule : Règlement ONU n° 158
(Manœuvres en marche arrière)****Proposition de complément 4 à la version originale du
Règlement ONU n° 158 (Manœuvres en marche arrière)****Communication de l'expert des Pays-Bas***

Le texte ci-après, établi par l'expert des Pays-Bas, vise à mettre à jour les renvois aux procédures de détermination du point H et d'étalonnage de la machine tridimensionnelle point H (3-D H), celles-ci étant actualisées et transférées de la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3) à la Résolution mutuelle n° 1 (R.M.1). Les modifications qu'il est proposé d'apporter au texte actuel du Règlement ONU n° 158 figurent en caractères gras pour les ajouts et biffés pour les suppressions.

* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour 2024 tel qu'il figure dans le projet de budget-programme pour 2024 (A/78/6 (Sect. 20), tableau 20.5), 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 12.4, lire :

« 12.4 “Véhicules des catégories M_1 , M_2 , M_3 , N_1 , N_2 et N_3 ”, les véhicules tels que définis dans la Résolution d’ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3) (document ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6Rev.7) ; ».

Paragraphe 15.2.2, lire :

« 15.2.2 Le champ de vision vers l’arrière à faible distance doit être défini en vision ambinoculaire, les yeux étant situés aux points oculaires du conducteur tels que définis au paragraphe 12.1 ci-dessus. Les champs de vision doivent être déterminés lorsque le véhicule est en ordre de marche tel que défini dans la Résolution d’ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3) (ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6Rev.7, par. 2.2.5.4), plus, pour les véhicules M_1 et N_1 , un passager sur le siège avant (75 kg). Lorsque le champ de vision est établi à travers un vitrage, le facteur de transmission lumineuse total de celui-ci doit être conforme aux prescriptions énoncées à l’annexe 24 du Règlement ONU n° 43. ».

Annexe 8, note de bas de page 1, lire :

« ¹ La procédure est décrite à l’annexe 1 de la Résolution d’ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3) (document ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6), www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html dans l’additif 6 à la Résolution mutuelle n° 1 (R.M.1), document ECE/TRANS/WP.29/1101/Amend.5 (voir <https://unece.org/transport/vehicle-regulations/wp29/resolutions>). ».

Annexe 9, paragraphe 1.3.3.2, lire :

« 1.3.3.2 État de charge du véhicule

Le véhicule doit être en ordre de marche tel que défini dans la Résolution d’ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3) (ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6Rev.7, par. 2.2.5.4), avec en plus, pour les véhicules des catégories M_1 et N_1 , un passager avant (75 kg). ».

II. Justification

1. La référence à la R.E.3 a été mise à jour pour renvoyer aux dernières modifications (révision 7).
2. Les spécifications de la machine tridimensionnelle de positionnement du point H ont été actualisées et transférées de la R.E.3 à la R.M.1. Une procédure d’étalonnage a également été ajoutée afin que la machine 3-D H utilisée pour tous les essais prévus dans les Règlements ONU et Règlements techniques mondiaux ONU soit toujours la même et donne des résultats cohérents d’un Règlement à l’autre.