

**Conseil économique et social**

Distr. générale
21 août 2020
Français
Original : anglais

Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Forum mondial de l'harmonisation
des Règlements concernant les véhicules****182^e session**

Genève, 10-12 novembre 2020

Point 4.7.5 de l'ordre du jour provisoire

**Accord de 1958 : Examen de projets d'amendements
à des Règlements ONU existants, soumis par le GRSG**

**Proposition de complément 2 au Règlement ONU n° 151
(Systèmes de surveillance de l'angle mort)****Communication du Groupe de travail des dispositions générales
de sécurité*, ****

Le texte ci-après a été adopté par le Groupe de travail des dispositions générales de sécurité à sa 118^e session, tenue en juillet 2020 (voir ECE/TRANS/WP.29/GRSG/97). Il est fondé sur le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2020/7 tel que modifié par le document GRSG-118-09. Il est soumis au Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) et au Comité d'administration de l'Accord de 1958 (AC.1) pour examen à leurs sessions de novembre 2020.

* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour 2020 tel qu'il figure dans le projet de budget-programme pour 2020 (A/74/6 (titre V, chap. 20), par. 20.37), 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.

** Il a été convenu que le présent document serait publié après la date normale de publication en raison de circonstances indépendantes de la volonté du soumetteur.



Paragraphe 1.1, lire :

- « 1.1 Le présent Règlement s'applique au système de surveillance de l'angle mort des véhicules des catégories N_2 , N_3 , M_2 et M_3 . ».

Paragraphe 5.3.1, dernière phrase, lire :

- « 5.3.1 ...

Un signal d'information optique ne doit être maintenu que tant que les conditions énoncées au paragraphe 5.3.1.4 ci-dessous sont remplies. Pour les véhicules de la catégorie N_2 d'une masse maximale techniquement admissible dépassant 8 t et les véhicules des catégories N_3 et M_3 , lorsque le véhicule s'éloigne de la trajectoire du vélo, le signal d'information ne doit pas être désactivé tant qu'une collision entre le véhicule et le vélo est encore possible, au cas où le conducteur reviendrait sur la trajectoire du vélo. ».

Ajouter les nouveaux paragraphes 5.3.1.4.1 et 5.3.1.4.2, libellés comme suit :

- « 5.3.1.4.1 Pour les véhicules de la catégorie N_2 d'une masse maximale techniquement admissible ne dépassant pas 8 t et les véhicules de la catégorie M_2 , le signal d'information sur l'angle mort doit être activé pour un vélo cible se déplaçant dans le sens longitudinal vers l'avant, à une vitesse comprise entre 5 km/h et 20 km/h, et entrant dans la zone définie au paragraphe 6.5.11 lorsque le véhicule se déplace vers l'avant.
- 5.3.1.4.2 En outre, le signal d'information sur l'angle mort doit être activé pour un vélo cible se déplaçant dans le sens longitudinal vers l'avant, à une vitesse comprise entre 5 km/h et 20 km/h, depuis l'arrière et entrant dans la zone définie au paragraphe 6.6.3 lorsque le véhicule est à l'arrêt. Dans ce cas, le signal d'information doit être maintenu aussi longtemps que le vélo se trouve dans la zone définie ou qu'il est censé s'y trouver, compte tenu d'une vitesse constante du vélo, jusqu'à ce qu'il atteigne l'angle avant droit du véhicule. La vitesse constante est la vitesse du cycliste à l'entrée de la zone. ».

Ajouter le nouveau paragraphe 5.5.4, libellé comme suit :

- « 5.5.4 Le signal d'avertissement visé au paragraphe 5.3.1 n'est pas requis pour les véhicules de la catégorie N_2 d'une masse maximale techniquement admissible ne dépassant pas 8 t et pour les véhicules de la catégorie M_2 . ».

Ajouter le nouveau paragraphe 6.5.11, libellé comme suit :

- « 6.5.11 Les véhicules de la catégorie N_2 d'une masse maximale techniquement admissible ne dépassant pas 8 t et les véhicules de la catégorie M_2 sont réputés satisfaire aux prescriptions du paragraphe 6.5 si le signal d'information sur l'angle mort s'active lorsque le vélo cible se déplace vers l'avant, comme cela est décrit au paragraphe 5.3.1.4.1, et entre dans une zone adjacente au véhicule en mouvement. Dans ce cas, la définition de la zone concernée et l'activation du signal d'information doivent être conformes aux spécifications du constructeur. Ces spécifications doivent toutefois s'appliquer à la fois à l'entrée par l'avant et à l'entrée par l'arrière de la zone définie par le constructeur. ».

Ajouter le nouveau paragraphe 6.6.3, libellé comme suit :

- « 6.6.3 Les véhicules de la catégorie N_2 d'une masse maximale techniquement admissible ne dépassant pas 8 t et les véhicules de la catégorie M_2 sont réputés satisfaire aux prescriptions du paragraphe 6.6 si le signal d'information sur l'angle mort s'active lorsque le vélo cible se déplace vers l'avant dans le sens longitudinal, depuis l'arrière, et entre dans une zone adjacente au véhicule. La zone doit couvrir une distance latérale entre le vélo et le véhicule comprise entre 0,9 et 3,0 m, et allant de l'angle avant droit du véhicule à l'arrière du véhicule. Dans ce cas, l'activation doit se produire avant que le vélo cible soit entré en totalité dans la zone. ».