



---

**Commission économique pour l'Europe**

Comité des transports intérieurs

**Forum mondial de l'harmonisation  
des Règlements concernant les véhicules****186<sup>e</sup> session**

Genève, 8-11 mars 2022

Point 4.8.13 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 série 05 d'amendements  
au Règlement ONU n° 46****Communication du Groupe de travail des dispositions générales  
de sécurité\***

Le texte ci-après, adopté par le Groupe de travail des dispositions générales de sécurité (GRSG) à sa 122<sup>e</sup> session (ECE/TRANS/WP.29/GRSG/101, par. 41), est fondé sur le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2021/18 tel que modifié par le document informel GRSG-122-08. 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 mars 2022.

---

\* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour 2022 tel qu'il figure dans le projet de budget-programme pour 2022 (A/76/6 (Sect. 20), par. 20.76), 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.



Ajouter le nouveau paragraphe 6.1.1.9, libellé comme suit :

« 6.1.1.9 Les prescriptions du paragraphe 6.1.1.3 ne s'appliquent pas aux rétroviseurs s'ils sont installés de telle sorte que leur bord inférieur se situe à une hauteur d'au moins 2 m du sol, le véhicule étant chargé à la masse totale techniquement admissible. ».

Paragraphe 6.2.1.3, lire :

« 6.2.1.3 L'efficacité des CMS des classes I à VI ne doit pas être affectée par des champs magnétiques ou électriques. Cette condition est remplie si les prescriptions techniques et les dispositions transitoires du Règlement n° 10, révisé par la série 04 d'amendements ou toute série ultérieure, sont respectées. ».

Paragraphe 6.2.2.1.1, lire :

« 6.2.2.1.1 Lorsque les dispositifs du système à caméra et moniteur sont montés dans la position recommandée par le constructeur pour la conduite normale, toutes ses parties, dans toutes les positions de réglage du système, ainsi que les parties restant attachées au support après l'essai prescrit au paragraphe 6.3.2 ci-dessous, qui sont susceptibles d'être touchées en conditions statiques par une sphère de 165 mm de diamètre, pour un CMS ou des parties d'un CMS montés à l'intérieur du véhicule, ou de 100 mm de diamètre, pour un CMS ou des parties d'un CMS montés à l'extérieur du véhicule, doivent avoir un rayon de courbure "c" d'au moins 2,5 mm. ».

Paragraphe 6.2.2.1.2, lire :

« 6.2.2.1.2 Les prescriptions du paragraphe 6.2.2.1.1 ci-dessus ne s'appliquent pas aux parties de la surface extérieure qui sont en saillie de moins de 5 mm, mais les angles extérieurs de ces parties doivent être arrondis, et sont considérés comme sans danger si ces parties sont en saillie de moins de 1,5 mm. La dimension de la saillie doit être déterminée selon la méthode suivante : ».

Ajouter le nouveau paragraphe 6.2.2.1.2.1, libellé comme suit :

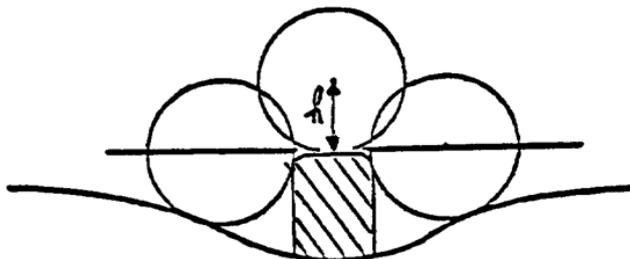
« 6.2.2.1.2.1 La dimension de la saillie d'un élément monté sur une surface convexe peut être déterminée soit directement soit en se référant à un dessin d'une section appropriée de l'élément tel qu'il est installé. ».

Ajouter le nouveau paragraphe 6.2.2.1.2.2, libellé comme suit :

« 6.2.2.1.2.2 Si la dimension de la saillie d'un élément monté sur une surface non convexe ne peut pas être simplement mesurée, elle doit être déterminée en fonction de l'écartement maximal du centre d'une sphère de 100 mm de diamètre par rapport au plan nominal de la surface lorsque la sphère est déplacée au-dessus de l'élément tout en restant en contact avec celui-ci. La figure 1 donne un exemple de l'utilisation de cette méthode.

Figure 1

**Exemple pour la détermination de la dimension en fonction de l'écartement maximal**



».

*Paragraphe 6.2.2.1.3, lire :*

- « 6.2.2.1.3 Les bords des trous ou alvéoles de fixation dont le diamètre ou la plus grande diagonale est inférieur à 12 mm ne sont pas soumis aux prescriptions énoncées au paragraphe 6.2.2.1.1 ci-dessus, à condition d’être arrondis. ».

*Ajouter le nouveau paragraphe 6.2.2.1.4, libellé comme suit :*

- « 6.2.2.1.4 Dans le cas des parties de la caméra et du moniteur qui sont constituées d’un matériau dont la dureté Shore A est inférieure à 60 et montées sur des supports rigides, les dispositions du paragraphe 6.2.2.1.1 ci-dessus ne s’appliquent qu’aux supports. ».

*Ajouter le nouveau paragraphe 6.2.2.1.5, libellé comme suit :*

- « 6.2.2.1.5 Les prescriptions du paragraphe 6.2.2.1.1 ne s’appliquent pas aux systèmes à caméra et moniteur s’ils sont installés de telle sorte que leur bord inférieur se situe à une hauteur d’au moins 2 m du sol, le véhicule étant chargé à la masse totale techniquement admissible. ».

*Paragraphe 6.3.1.1, lire :*

- « 6.3.1.1 L’essai prescrit au paragraphe 6.3.2 ci-dessous n’est pas requis dans le cas des systèmes extérieurs de vision indirecte des classes II à VI dont aucune partie n’est située à moins de 2 m du sol quelle que soit la position de réglage, le véhicule étant chargé à la masse totale techniquement admissible.

Cette dérogation est également applicable aux éléments de fixation des systèmes de vision indirecte (platines de fixation, bras, rotules, etc.) qui sont situés à moins de 2 m du sol et qui ne dépassent pas de la largeur hors tout du véhicule, cette dimension étant mesurée dans le plan vertical transversal passant par les éléments de fixation les plus bas du rétroviseur ou par tout autre point en avant de ce plan si cette dernière position donne une largeur hors tout plus grande.

Dans ce cas, des instructions précisant que le système de vision indirecte doit être monté de telle sorte que l’emplacement de ses éléments de fixation sur le véhicule soit conforme aux conditions énoncées plus haut doivent être fournies.

Lorsque cette dérogation est appliquée, le bras doit porter de façon indélébile le symbole :

$\Delta$   
2m

et il doit en être fait mention sur la fiche d’homologation. ».

*Paragraphe 16.1.1, lire :*

- « 16.1.1 Usage prévu, activation et désactivation

L’usage prévu doit être mentionné dans le manuel d’utilisation. La procédure d’activation et de désactivation des CMS des classes II et III doit permettre d’utiliser le véhicule de manière sûre.

Le CMS doit être activé lorsque le véhicule est ouvert (par déverrouillage des portes, ouverture d’une porte avant ou de toute autre manière au choix du constructeur).

Outre les prescriptions du paragraphe 15.2.1.1.2, après chaque arrêt du moteur, le système doit rester opérationnel pendant une période  $T_1 = 120$  s. Après la période  $T_1$  et pendant une période  $T_2$  au moins égale à  $(420 - T_1)$  s, le système doit pouvoir être réactivé de telle sorte que le champ de vision requis soit rendu disponible dans un délai de 1 s lorsqu’une des portes avant est manœuvrée automatiquement ou, le cas échéant, par une action manuelle du conducteur.

Après une période T2, il doit être possible de réactiver le système dans un délai de 7 s (par exemple en commençant à ouvrir une porte avant).

Nonobstant les dispositions ci-dessus, tout autre concept présentant au moins le même niveau de sécurité doit faire l'objet d'une démonstration au service technique et à l'autorité d'homologation de type dans le cadre du concept de sécurité conforme aux dispositions du paragraphe 2 de l'annexe 12. ».

*Ajouter les nouveaux paragraphes 22.18 à 22.25, libellés comme suit :*

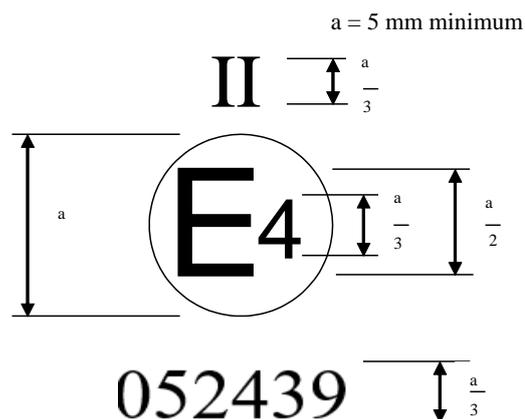
- « 22.18 À compter de la date officielle d'entrée en vigueur de la série 05 d'amendements, aucune Partie contractante appliquant le présent Règlement ne pourra refuser d'accorder ou d'accepter une homologation de type en vertu dudit Règlement tel que modifié par la série 05 d'amendements.
- 22.19 À compter du 1<sup>er</sup> septembre 2024, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne seront plus tenues d'accepter les homologations de type établies conformément aux précédentes séries d'amendements, délivrées pour la première fois après le 1<sup>er</sup> septembre 2024.
- 22.20 Jusqu'au 1<sup>er</sup> septembre 2026, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement seront tenues d'accepter les homologations de type établies conformément aux précédentes séries d'amendements, délivrées pour la première fois avant le 1<sup>er</sup> septembre 2024.
- 22.21 À compter du 1<sup>er</sup> septembre 2026, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne seront plus tenues d'accepter les homologations de type délivrées conformément aux précédentes séries d'amendements audit Règlement.
- 22.22 Nonobstant les dispositions du paragraphe 22.21, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement continueront de reconnaître les homologations de type délivrées pour un type de système de vision indirecte autre qu'un CMS conformément aux précédentes séries d'amendements audit Règlement.
- 22.23 Nonobstant les dispositions du paragraphe 22.21, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement continueront de reconnaître les homologations de type délivrées conformément aux précédentes séries d'amendements audit Règlement pour les véhicules et les CMS non concernés par les modifications apportées par la série 05 d'amendements.
- 22.24 Les Parties contractantes appliquant le présent Règlement seront en droit d'accorder des homologations de type en vertu de l'une quelconque des précédentes séries d'amendements audit Règlement.
- 22.25 Les Parties contractantes appliquant le présent Règlement continueront d'accorder des extensions pour les homologations délivrées en vertu de l'une quelconque des précédentes séries d'amendements audit Règlement. ».

*Annexe 5, lire :*

## « Annexe 5

### **Exemple de marque d'homologation d'un système de vision indirecte**

(Voir le paragraphe 5.4 du Règlement)



La marque d'homologation ci-dessus, apposée sur un système de vision indirecte, indique qu'il s'agit d'un système principal de vision vers l'arrière de la classe II, qui a été homologué aux Pays-Bas (E 4) en application du Règlement n° 46 et sous le numéro d'homologation 052439. Les deux premiers chiffres du numéro d'homologation signifient que le Règlement n° 46 comprenait déjà la série 05 d'amendements lorsque l'homologation a été accordée.

*Note :* Le numéro d'homologation et le symbole additionnel doivent être placés à proximité du cercle et soit au-dessus ou au-dessous, soit à gauche ou à droite de la lettre "E". Les chiffres du numéro d'homologation doivent être placés d'un même côté par rapport à la lettre "E" et orientés dans la même direction. Le symbole additionnel doit être placé de façon diamétralement opposée au numéro d'homologation. L'utilisation de chiffres romains pour les numéros d'homologation est à éviter pour exclure toute confusion avec d'autres symboles. ».

---