



---

**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<sup>e</sup> session**

Genève, 15-19 avril 2024

Point 15 de l'ordre du jour provisoire

**Règlement ONU n° 125 (Champ de vision du conducteur vers l'avant)****Proposition de série 03 d'amendements au Règlement ONU  
n° 125 (Champ de vision du conducteur vers l'avant)****Communication du groupe de travail informel de l'assistance  
par affichage dans le champ de vision\***

Le texte ci-après a été établi par le groupe de travail informel de l'assistance par affichage dans le champ de vision (groupe FVA), dans le cadre du processus de scission du Règlement ONU n° 125 en deux Règlements ONU distincts et de la création d'un nouveau Règlement ONU portant sur les prescriptions techniques uniformes relatives à l'homologation d'un véhicule en ce qui concerne son dispositif d'assistance par affichage dans le champ de vision. On y trouvera une mise à jour des 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° 125 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

Paragraphes 2.3 à 2.10, lire :

- « 2.3 Par “*système de référence tridimensionnel*”, on entend un système de référence qui consiste en un plan vertical longitudinal X-Z, un plan horizontal X-Y et un plan vertical transversal Y-Z (~~voir annexe 4, appendice, fig. 6~~) et qui sert à déterminer les distances relatives entre la position prévue pour les points sur les plans et leur position réelle sur le véhicule. La méthode permettant de situer le véhicule par rapport aux trois plans est indiquée à ~~l’annexe 4~~ **additif 6 à la Résolution mutuelle n° 1 (R.M.1)**<sup>1</sup>; toutes les coordonnées rapportées à l’origine au sol doivent être calculées pour un véhicule en ordre de marche<sup>2</sup>, plus un passager assis sur le siège avant, le passager ayant une masse de  $75 \text{ kg} \pm 1 \%$ .
- 2.3.1 Les véhicules équipés d’une suspension permettant le réglage de la garde au sol sont essayés dans les conditions normales d’utilisation spécifiées par le constructeur.
- 2.4 Par “*repères primaires*”, on entend des trous, surfaces, marques et identifications de la carrosserie du véhicule. Le type de repère utilisé et la position de chaque repère (en coordonnées X, Y et Z du système de référence tridimensionnel) ainsi que leur distance par rapport à un plan théorique représentant le sol doivent être indiqués par le constructeur. Ces repères peuvent être ceux utilisés pour le montage de la carrosserie.
- 2.5 Par “*angle d’inclinaison du dossier*”, on entend l’angle défini dans ~~la Résolution d’ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3) révisée<sup>3</sup>, annexe 1, paragraphe 2.6 ou 2.7.~~ **l’additif 6 à la Résolution mutuelle n° 1 (R.M.1), paragraphe 1.2.6 ou 1.2.7.**
- 2.6 Par “*angle réel d’inclinaison du dossier*”, on entend l’angle défini dans ~~la R.E.3 révisée, annexe 1, paragraphe 2.6.~~ **l’additif 6 à la R.M.1, paragraphe 1.2.6.**
- 2.7 Par “*angle prévu d’inclinaison du dossier*”, on entend l’angle défini dans ~~la R.E.3 révisée, annexe 1, paragraphe 2.7.~~ **l’additif 6 à la R.M.1, paragraphe 1.2.7.**
- 2.8 Par “*points V*”, on entend les points dont la position à l’intérieur de l’habitacle est déterminée par des plans verticaux longitudinaux passant par les centres des places assises prévues extrêmes sur le siège avant, et par rapport au point “R” et à l’angle d’inclinaison prévu du dossier, qui servent à vérifier la conformité aux exigences relatives au champ de vision.
- 2.9 Par “*point R ou point de référence de place assise*”, on entend le point défini dans ~~la R.E.3 révisée, annexe 1, paragraphe 2.4.~~ **l’additif 6 à la R.M.1, paragraphe 1.2.4.**
- 2.10 Par “*point H*”, on entend le point défini dans ~~la R.E.3 révisée, annexe 1, paragraphe 2.3.~~ **l’additif 6 à la R.M.1, paragraphe 1.2.3.** ».

Paragraphe 5.1.3.5, lire :

- « 5.1.3.5 Les informations fournies par le dispositif d’assistance par affichage dans le champ de vision peuvent se superposer à la partie transparente telle que définie au paragraphe 5.1.1, **conformément aux prescriptions du Règlement ONU no [XXX].** ».

Paragraphes 5.1.3.5.1 à 5.1.3.7, supprimer.

Paragraphe 6.2.2, supprimer.

<sup>1</sup> Additif 6 à la Résolution mutuelle no 1 (M.R.1), document [ECE/TRANS/WP.29/1101/Amend.5](https://unece.org/transport/vehicle-regulations/wp29/resolutions) (voir <https://unece.org/transport/vehicle-regulations/wp29/resolutions>).

Ajouter les nouveaux paragraphes 12.12 à 12.16, libellés comme suit :

- « 12.12 À compter de la date officielle d'entrée en vigueur de la série 03 d'amendements, aucune Partie contractante appliquant le présent Règlement ne pourra refuser d'accorder ou d'accepter une homologation de type en vertu du présent Règlement tel que modifié par la série 03 d'amendements.
- 12.13 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 établies conformément aux précédentes séries d'amendements, délivrées pour la première fois après le [1<sup>er</sup> septembre 2026].
- 12.14 Jusqu'au [1<sup>er</sup> septembre 2028], 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 2026].
- 12.15 À compter du [1<sup>er</sup> septembre 2028], les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne seront plus tenues d'accepter les homologations de type délivrées en vertu des précédentes séries d'amendements audit Règlement.
- 12.16 Nonobstant les dispositions du paragraphe 12.13, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement continueront de reconnaître les homologations de type délivrées au titre des précédentes séries d'amendements audit Règlement pour les types de véhicule non concernés par les modifications apportées par la série 03 d'amendements (c'est-à-dire les véhicules qui ne sont pas équipés de dispositif d'assistance par affichage dans le champ de vision). ».

Les paragraphes 12.12 et 12.13 deviennent les paragraphes 12.17 et 12.18.

Annexe 2, lire :

## « Annexe 2

### Exemples de marques d'homologation

(Voir les paragraphes 4.4 à 4.4.2 du présent Règlement)



$a = 8 \text{ mm min.}$

La marque d'homologation ci-dessus, apposée sur un véhicule, indique que le type de ce véhicule a été homologué en Belgique (E6) en ce qui concerne le champ de vision du conducteur vers l'avant, en vertu du Règlement n° 125. Les deux premiers chiffres du numéro d'homologation indiquent que celle-ci a été délivrée conformément aux dispositions du Règlement ONU n° 125 tel que modifié par la série 03 d'amendements. ».

Annexe 3, note de bas de page 1, lire :

« <sup>1</sup> 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.2) = [www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html](http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html) dans l'additif 6 à la R.M.1, document ECE/TRANS/WP.29/1101/Amend.5 (voir <https://unece.org/transport/vehicle-regulations/wp29/resolutions>). ».

## II. Justification

1. Le groupe FVA a élaboré un nouveau Règlement ONU relatif aux dispositifs d'assistance par affichage dans le champ de vision, qui s'applique à l'ensemble des véhicules des catégories M et N et remplace les prescriptions particulières introduites dans la série 02 d'amendements au Règlement ONU n° 125 pour les véhicules des catégories M<sub>1</sub> et N<sub>1</sub>. Les dispositions transitoires du Règlement ONU n° 125 sont donc alignées sur le calendrier d'entrée en vigueur du nouveau Règlement ONU et les prescriptions particulières relatives aux dispositifs d'assistance par affichage dans le champ de vision sont supprimées. Les dispositions relatives aux dispositifs d'assistance par affichage dans le champ de vision énoncées dans le nouveau Règlement étant plus spécifiques et détaillées que celles auparavant énoncées dans le Règlement ONU n° 125, une période de transition s'impose pour les types de véhicules existants.

2. Les spécifications de la machine tridimensionnelle de positionnement du point H ont été actualisées et transférées de la R.E.3. à la M.R.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.

---