



---

**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

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

Genève, 30 mars-3 avril 2020

Point 5 b) de l'ordre du jour provisoire

**Détection de la présence d'usagers de la route vulnérables****Règlement ONU n° 151 (Systèmes de surveillance de l'angle mort)****Proposition de complément 2 au Règlement ONU n° 151  
(Systèmes de surveillance de l'angle mort)****Communication de l'expert de la Commission européenne\***

Le texte ci-après, établi par l'expert de la Commission européenne, a pour objet de modifier le champ d'application du Règlement ainsi que les dispositions correspondantes. Les modifications qu'il est proposé d'apporter au texte actuel du Règlement ONU n° 151 figurent en caractères gras pour les ajouts et biffés pour les suppressions.

---

\* 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.



## Proposition de complément 2 au Règlement ONU n° 151 (Systèmes de surveillance de l'angle mort)

### I. Proposition

*Paragraphe 1.1, lire :*

« 1.1 Le présent Règlement s'applique au système de surveillance de l'angle mort des véhicules des catégories N<sub>2</sub>, ~~(d'une masse maximale techniquement admissible supérieure à 8 t) et N<sub>3</sub>. Les véhicules des catégories N<sub>2</sub> (d'une masse maximale techniquement admissible inférieure ou égale à 8 t), M<sub>2</sub> et M<sub>3</sub> peuvent être homologués à la demande du constructeur. ».~~

*Ajouter le paragraphe 5.5.4, ainsi libellé :*

« 5.5.4 Le signal d'avertissement visé au paragraphe 5.3.1.2 n'est pas requis pour les véhicules de la catégorie N<sub>2</sub> d'une masse maximale techniquement admissible ne dépassant pas 8 t et pour les véhicules de la catégorie M<sub>2</sub>. ».

*Ajouter le paragraphe 6.5.11, ainsi libellé :*

« 6.5.11 Les véhicules de la catégorie N<sub>2</sub> d'une masse maximale techniquement admissible ne dépassant pas 8 t et les véhicules de la catégorie M<sub>2</sub> sont réputés satisfaire aux prescriptions du paragraphe 6.5 si le signal d'information sur l'angle mort s'active lorsque le vélo cible est déplacé vers l'avant, vers l'arrière ou de latéralement dans une zone adjacente au véhicule en mouvement ou à l'arrêt. Dans ce cas, l'activation se fait conformément aux spécifications du constructeur. ».

*Ajouter le paragraphe 6.6.3, ainsi libellé :*

« 6.6.3 Les véhicules de la catégorie N<sub>2</sub> d'une masse maximale techniquement admissible ne dépassant pas 8 t et les véhicules de la catégorie M<sub>2</sub> sont réputés satisfaire aux prescriptions du paragraphe 6.6 si le signal d'information sur l'angle mort s'active lorsque le vélo cible est déplacé longitudinalement vers l'avant, depuis l'arrière, dans une zone adjacente au véhicule d'une largeur de 3 m et d'une longueur de 5 m vers l'arrière mesurée à partir de l'angle avant droit du véhicule ou jusqu'à l'arrière du véhicule si la distance entre l'angle avant droit du véhicule et l'arrière du véhicule est supérieure à 5 m. Dans ce cas, l'activation doit se produire avant que le vélo cible soit entré en totalité dans la zone. ».

### II. Justification

1. La présente proposition donnera aux Parties contractantes la possibilité d'appliquer les prescriptions relatives aux systèmes de surveillance de l'angle mort à tous les camions et autobus, y compris aux modèles petits et légers.
2. Étant donné que les véhicules utilitaires légers et les minibus peuvent être équipés de systèmes de surveillance de l'angle mort similaires à ceux qui équipent les voitures particulières, les dispositions concernant ces véhicules ont été adaptées.
3. L'élargissement du champ d'application devra être mis en pratique dans l'Union européenne en application de la version révisée du Règlement (UE) 2019/2144 relatif à la sécurité générale qui entrera en vigueur le 6 juillet 2022 pour les nouveaux types de véhicule et le 7 juillet 2024 pour tous les nouveaux véhicules.