



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 a) de l'ordre du jour provisoire

**Perception de la présence d'usagers de la route
vulnérables à proximité du véhicule :****Règlement ONU n° 46 (Dispositifs de vision indirecte)****Application du Règlement ONU n° 46 aux véhicules
effectuant des transports internationaux
de marchandises dangereuses par route****Communication de l'expert de l'Allemagne***

À sa 114^e session, le Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15) a constaté, sur la base du document informel INF.18 soumis par l'Allemagne, que des problèmes pouvaient survenir lors de l'agrément des véhicules destinés au transport de matières ou objets explosibles (classe 1) (véhicules EX/III) et des véhicules destinés au transport de liquides ayant un point d'éclair ne dépassant pas 60 °C (véhicules FL) qui sont équipés d'un système à caméra et moniteur conforme aux prescriptions du Règlement ONU n° 46.

Au paragraphe 9.2.2.8.3 de l'Accord relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR), il est indiqué que les circuits électriques doivent être coupés dans les 10 secondes qui suivent l'actionnement du coupe-circuit de batterie. Cette disposition risque d'entrer en conflit avec le paragraphe 16.1.1 du Règlement ONU n° 46, qui dispose qu'après chaque arrêt du moteur (usage prévu), le système à caméra et moniteur doit rester opérationnel pendant une période d'au moins 120 secondes.

Le WP.15 a demandé à l'Allemagne d'attirer l'attention du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) sur ce point et a invité les délégations à informer leurs homologues en charge des dispositions relatives à la construction des véhicules de ces problèmes sur la base des informations fournies dans le document informel INF.18.

* 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.



L'Allemagne a donc demandé au Groupe de travail des dispositions générales de sécurité (GRSG) d'entamer une discussion sur ce point. Puisque l'Allemagne dirige l'équipe spéciale du Règlement ONU n° 46 (relevant du GRSG), qui élabore actuellement des amendements à ce Règlement, elle a déjà transmis cette demande à l'équipe spéciale afin d'accélérer le processus.

Le document informel INF.18 de la 114^e session du WP.15 est reproduit à l'annexe du présent document.

Annexe

Systèmes à caméra et moniteur installés sur les véhicules EX/III et FL (véhicules équipés d'un coupe-circuit de batterie)

Communication du Gouvernement allemand

I. Introduction

1. Dans la pratique, des problèmes se posent fréquemment dans le cadre des essais et de l'agrément des véhicules EX/III et FL équipés d'un système à caméra et moniteur.

Les systèmes à caméra et moniteur doivent satisfaire aux prescriptions du Règlement ONU n° 46, et notamment à celles énoncées au paragraphe 16.1.1, qui dispose qu'après chaque arrêt du moteur (usage prévu), le système à caméra et moniteur doit rester opérationnel pendant une période d'au moins 120 secondes.

En outre, le paragraphe 16.1.2 concernant la disponibilité opérationnelle (disponibilité du système) dispose ce qui suit :

« Le non-fonctionnement du système doit être facilement perçu par le conducteur (défaillance du CMS indiquée par exemple par un signal d'avertissement, l'affichage d'informations ou l'absence d'indicateur d'état). L'information donnée au conducteur doit être expliquée dans le manuel d'utilisation. ».

2. Au paragraphe 9.2.2.8.3 de l'ADR, il est indiqué que les circuits électriques doivent être coupés dans les 10 secondes qui suivent l'actionnement du coupe-circuit de batterie. En conséquence, les questions ci-après se posent :

2.1 Est-il acceptable, dans le cadre de l'agrément d'un véhicule conformément à la partie 9 de l'ADR, que le système à caméra et moniteur ne s'éteigne qu'au bout de 120 secondes et que ce circuit électrique ne soit coupé qu'à ce moment-là ?

2.2 Est-il acceptable, dans le cadre de l'application du Règlement ONU n° 46, que le système à caméra et moniteur soit coupé après l'actionnement du coupe-circuit de batterie et que le conducteur soit informé du non-fonctionnement du système, conformément au paragraphe 16.1.2 du Règlement ?

Examen de la question 2.1

3. L'Allemagne estime qu'ainsi conçu, le système à caméra et moniteur ne peut être agréé conformément à la partie 9 de l'ADR. Le fait qu'un circuit électrique reste opérationnel pendant 120 secondes après chaque arrêt du moteur, que le système électronique du véhicule le permette ou non, n'est actuellement pas conforme à l'ADR, qui prévoit que les circuits doivent être coupés dans les 10 secondes qui suivent l'actionnement du coupe-circuit.

4. Le système à caméra et moniteur ne devrait pouvoir être agréé que si son circuit électrique est un circuit individuel qui satisfait aux prescriptions relatives aux circuits alimentés en permanence énoncées au paragraphe 9.2.2.9. Toutefois, il faudrait pour cela déployer d'importants efforts et les composants requis ne sont probablement pas encore disponibles sur le marché.

5. Dans le cas présent, l'agrément devrait satisfaire aux mêmes prescriptions dans la pratique. C'est pourquoi le WP.15 est invité à donner une interprétation uniforme de la manière dont les systèmes à caméra et moniteur devraient être traités dans le cadre de l'agrément des véhicules conformément à la partie 9 de l'ADR.

Examen de la question 2.2

6. Conformément au paragraphe 16.1.2 du Règlement ONU n° 46, lorsque le système à caméra et moniteur n'est pas opérationnel, le conducteur doit en être informé d'une manière ou d'une autre. Cela signifie que le constructeur automobile doit mettre au point un dispositif garantissant que l'information relative au non-fonctionnement du système parvienne au conducteur. Ce dispositif est ensuite examiné par les services techniques et l'autorité compétente dans le cadre de la délivrance d'une homologation conformément au Règlement.

7. Le coupe-circuit de batterie pourrait être conçu de manière à ce que, dans les 10 secondes suivant son actionnement, un signal soit émis pour informer le conducteur de la désactivation du système à caméra et moniteur, ce qui permettrait de satisfaire aussi aux prescriptions énoncées au paragraphe 16.1.2 du Règlement ONU n° 46. Le WP.29 devrait toutefois se pencher sur la question de savoir si ainsi conçu, le coupe-circuit serait effectivement accepté dans le contexte de l'application du Règlement ONU n° 46.

8. Si cette approche est retenue, la question se pose de savoir s'il convient d'harmoniser les signaux d'avertissement envoyés lors de l'actionnement du coupe-circuit afin que les conducteurs qui changent de véhicule reçoivent toujours le même signal lorsque les systèmes à caméra et moniteur s'éteignent. Ce signal serait désactivé lorsque tous les circuits électriques sont coupés.

9. Le WP.15 est invité à examiner si une telle conception du coupe-circuit serait acceptable et si la question de la conformité avec le Règlement ONU n° 46 devrait être soumise au WP.29.
