

19 juin 2023

---

## Accord

### **Concernant l'adoption de Règlements techniques harmonisés de l'ONU applicables aux véhicules à roues et aux équipements et pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur les véhicules à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces Règlements\***

(Révision 3, comprenant les amendements entrés en vigueur le 14 septembre 2017)

---

#### **Additif 126 – Règlement ONU n° 127**

#### **Révision 3 – Amendement 2**

Série 04 d'amendements au Règlement ONU – Date d'entrée en vigueur : 5 juin 2023

#### **Prescriptions uniformes concernant l'homologation des véhicules automobiles en ce qui concerne la sécurité des piétons**

Le présent document est communiqué uniquement à titre d'information. Le texte authentique, juridiquement contraignant, est celui du document ECE/TRANS/WP.29/2022/129.



**NATIONS UNIES**

---

\* Anciens titres de l'Accord :

Accord concernant l'adoption de conditions uniformes d'homologation et la reconnaissance réciproque de l'homologation des équipements et pièces de véhicules à moteur, en date, à Genève, du 20 mars 1958 (version originale) ;

Accord concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions, en date, à Genève, du 5 octobre 1995 (Révision 2).



Ajouter le nouveau paragraphe 2.29.1, libellé comme suit :

- « 2.29.1 “Système de suspension à hauteur réglable”, un système permettant de modifier la hauteur du véhicule en cours de conduite (tel que la suspension adaptative). ».

Paragraphe 4.2, lire :

- « 4.2 Un numéro d’homologation de type est attribué à chaque type de véhicule homologué, conformément à l’annexe 4 de l’Accord de 1958 (E/ECE/TRANS/505/Rev.3). La section 2 du numéro d’homologation est complétée par l’ajout d’une barre oblique et de l’un des caractères suivants, selon le cas :

- a) La lettre “T” pour les véhicules homologués en vertu des dispositions particulières relatives à la limite de 2 100 mm de longueur développée conformément aux dispositions du paragraphe 11.9 ; ou
- b) La lettre “E” pour les véhicules homologués avec la limite étendue de 2 500 mm de longueur développée.

Exemple :

Exemple de la première extension de la 2439<sup>e</sup> homologation de type délivrée par le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d’Irlande du Nord en vertu de la troisième série d’amendements au Règlement ONU n° 127, complément 1, conformément aux dispositions particulières relatives à la limite de 2 100 mm de longueur développée :

E11\*127R03/01/T\*2439\*01. ».

Ajouter les nouveaux paragraphes 5.3 à 5.3.4, libellés comme suit :

- « 5.3 Dans le cas d’un véhicule équipé d’un système de suspension à hauteur réglable permettant de modifier la hauteur du véhicule à l’essieu avant de plus de 20 mm par rapport à la hauteur nominale pour toute vitesse comprise entre 25 et 40 km/h, les dispositions des paragraphes 5.1 et 5.2 doivent être respectées pour le réglage correspondant à une conduite normale conformément aux recommandations du constructeur pour une vitesse de 40 km/h, ainsi que pour tous les réglages de hauteurs fixes correspondant à une vitesse du véhicule allant de 25 à 40 km/h.

Pour ces essais, le constructeur peut, s’il en fait la demande et obtient l’accord du service technique, utiliser soit les vitesses d’impact définies aux paragraphes 5.1 et 5.2, soit la vitesse d’impact correspondant au réglage de hauteur du véhicule, auquel cas le rapport entre la vitesse d’impact de la tête et la vitesse correspondante du véhicule doit être de 0,9.

- 5.3.1 Les prescriptions du paragraphe 5.3 sont considérées comme satisfaites si le véhicule est équipé d’un système de suspension à hauteur réglable remplissant toutes les conditions énoncées au paragraphe 5.3.1.1 ou 5.3.1.2.
- 5.3.1.1 Le système de suspension à hauteur réglable ne peut pas être activé sur les voies publiques ; il n’est activé que pour une utilisation tout terrain et revient automatiquement à l’assiette normale lorsque le véhicule circule sur route. Sur les voies publiques, le système est réglé par défaut à l’assiette normale à chaque nouveau démarrage du moteur.
- 5.3.1.2 Le système de suspension à hauteur réglable peut être activé pour une utilisation à vitesse extrêmement basse (par exemple en cas d’inondation ou d’épaisseur importante de neige) sur les voies publiques. En pareil cas, il revient automatiquement à l’assiette normale lorsque la vitesse du véhicule dépasse 25 km/h ou lorsque le système est désactivé manuellement par le conducteur. L’activation est indiquée au conducteur par au moins un témoin d’avertissement visuel.

- 5.3.1.3 La conformité aux conditions énoncées au paragraphe 5.3.1.1 ou 5.3.1.2 doit être démontrée par le constructeur du véhicule à la satisfaction du service technique par des moyens indépendants (par un essai physique par exemple). Les informations pertinentes doivent figurer dans la fiche de renseignements de l'annexe I. Les cas d'utilisation à vitesse extrêmement basse visés au paragraphe 5.3.1.2 doivent également être décrits dans le manuel d'utilisation du véhicule.
- 5.3.2 La jambe d'essai à utiliser est celle utilisée pour l'essai de collision jambe factice contre pare-chocs en conditions de conduite normales pour une vitesse de 40 km/h.
- 5.3.3 Avec l'accord du service technique, le constructeur doit démontrer, par un nombre limité d'essais avec la jambe factice ou par une simulation numérique conformément aux spécifications énoncées au paragraphe 5.3, que les limites biomécaniques établies aux paragraphes 5.1.1 et 5.1.2 sont respectées.
- 5.3.4 Avec l'accord du service technique, le constructeur doit démontrer, par un nombre limité d'essais avec la tête factice ou par une simulation numérique, que la valeur limite de 1 700 pour le critère de gravité HIC est respectée sur les zones restantes de la zone d'impact de la tête factice. ».

*Ajouter les nouveaux paragraphes 11.14 à 11.19, libellés comme suit :*

- « 11.14 À compter de la date officielle d'entrée en vigueur de la série 04 d'amendements, aucune Partie contractante appliquant le présent Règlement ONU ne pourra refuser d'accorder ou d'accepter une homologation de type en vertu dudit Règlement ONU tel que modifié par la série 04 d'amendements.
- 11.15 À compter du 1<sup>er</sup> septembre 2026, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ONU 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.
- 11.16 Les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ONU continueront de reconnaître les homologations de type accordées au titre des précédentes séries d'amendements audit Règlement ONU, délivrées pour la première fois avant le 1<sup>er</sup> septembre 2026.
- 11.17 Jusqu'au 1<sup>er</sup> septembre 2028, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ONU continueront d'accorder des homologations de type pour lesquelles les procédures d'essai relatives au comportement atypique de rupture du pare-brise (voir les paragraphes 4.8 et 5.8 de l'annexe 5) et les dispositions particulières relatives à la limite de 2 100 mm de longueur développée (voir les paragraphes 2.1 et 2.45) sont utilisées.
- 11.18 Jusqu'au 1<sup>er</sup> septembre 2029, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ONU continueront de reconnaître les homologations de type délivrées en vertu des dispositions particulières relatives à la limite de 2 100 mm de longueur développée (voir les paragraphes 2.1 et 2.45).
- 11.19 À compter du 1<sup>er</sup> septembre 2029, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ONU ne seront plus tenues d'accepter les homologations de type délivrées pour un véhicule dont la face supérieure du capot a une limite de longueur développée de 2 100 mm (voir les paragraphes 2.1 et 2.45). ».

*Les (anciens) paragraphes 11.17 et 11.18 deviennent les paragraphes 11.20 et 11.21 et se lisent comme suit :*

- 11.20 Les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ONU pourront accorder des homologations de type en vertu de l'une quelconque des précédentes séries d'amendements audit Règlement ONU.

- 11.21 Les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ONU continueront d'accorder des extensions pour les homologations déjà délivrées conformément à l'une quelconque des précédentes séries d'amendements audit Règlement ONU. ».

*Annexe 1, partie 1, paragraphe 9.23.1, lire :*

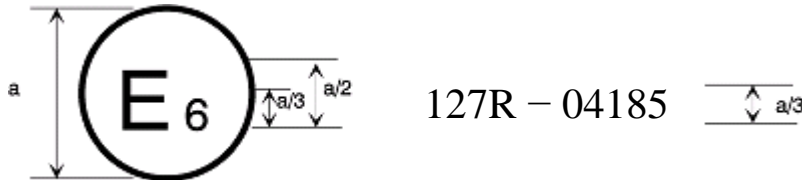
- « 9.23.1 Une description détaillée, comportant des photographies et/ou des dessins, du véhicule en ce qui concerne sa structure, ses dimensions, les lignes de référence pertinentes et les matériaux constituant l'avant du véhicule (intérieur et extérieur) doit être fournie. Cette description doit comprendre des détails relatifs à tout système de protection active installée et à tout système permettant de modifier en cours de conduite la hauteur du véhicule à l'essieu avant (tel que le système de suspension à hauteur réglable). ».

Annexe 2, lire :

## « Annexe 2

### Exemple de marque d'homologation

(Voir les paragraphes 4.4 à 4.4.2 du présent Règlement ONU)



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

La marque d'homologation ci-dessus, apposée sur un véhicule, indique que le type de ce véhicule a été homologué en Belgique (E 6) en ce qui concerne la sécurité des piétons, en vertu du Règlement ONU n° 127. Les deux premiers chiffres du numéro d'homologation indiquent que l'homologation a été délivrée conformément aux dispositions du Règlement ONU n° 127 tel que modifié par la série 04 d'amendements. ».