



Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

**Forum mondial de l'harmonisation
des Règlements concernant les véhicules**

Groupe de travail de la sécurité passive

Soixante-quinzième session

Genève, 27-31 mai 2024

Point 12 de l'ordre du jour provisoire

Règlement ONU n° 127 (Sécurité des piétons)**Proposition de complément 3 à la série 03 d'amendements et
de complément 2 à la série 04 d'amendements au Règlement
ONU n° 127 (Sécurité des piétons)****Communication des experts de l'Allemagne, de la France, des Pays-Bas
et de l'Organisation internationale des constructeurs d'automobiles* ****

Le texte ci-après, établi par les experts de l'Allemagne, de la France, des Pays-Bas et de l'Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA), vise à modifier les documents ECE/TRANS/WP.29/2023/49 et ECE/TRANS/WP.29/2023/50, adoptés à la session de juin 2023 du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP29), afin de clarifier la définition de l'expression « tiers de la zone d'impact du pare-brise ». Les modifications qu'il est proposé d'apporter au texte actuel du Règlement ONU, y compris les documents ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/49 et ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/50, figurent en caractères gras pour les ajouts et biffés pour les suppressions.

* Il a été convenu que le présent document serait publié après la date normale de publication en raison de circonstances indépendantes de la volonté du soumetteur.

** 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.

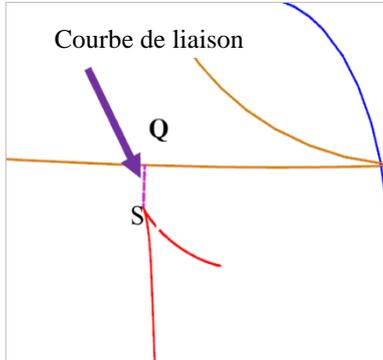


I. Proposition

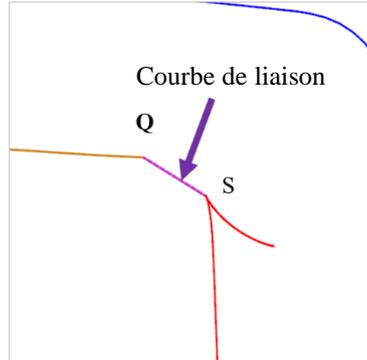
Paragraphe 2.44, figure 13, lire :

« Figure 13

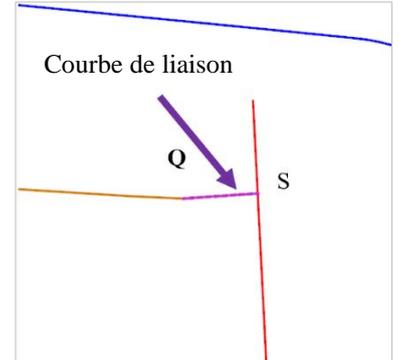
Définition du coin supérieur en utilisant la distance la plus courte



Le décalage latéral est à l'avant du décalage arrière



Le décalage latéral et le décalage arrière ne correspondent pas à l'intersection



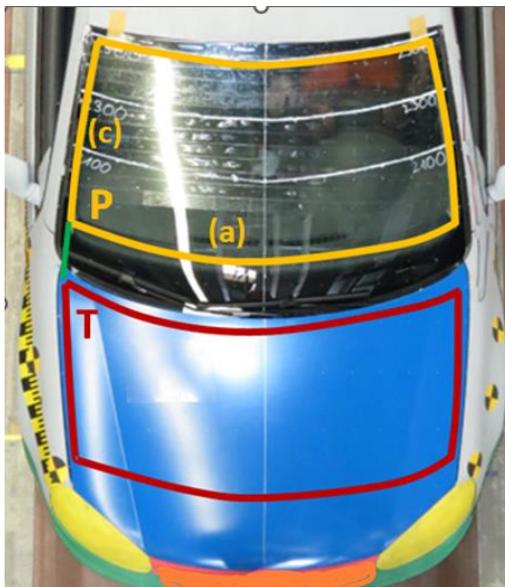
Le décalage arrière est à l'intérieur du décalage latéral

».

Paragraphe 2.45, figure 14, lire :

« Figure 14

Limites latérales de la zone de contrôle du carénage



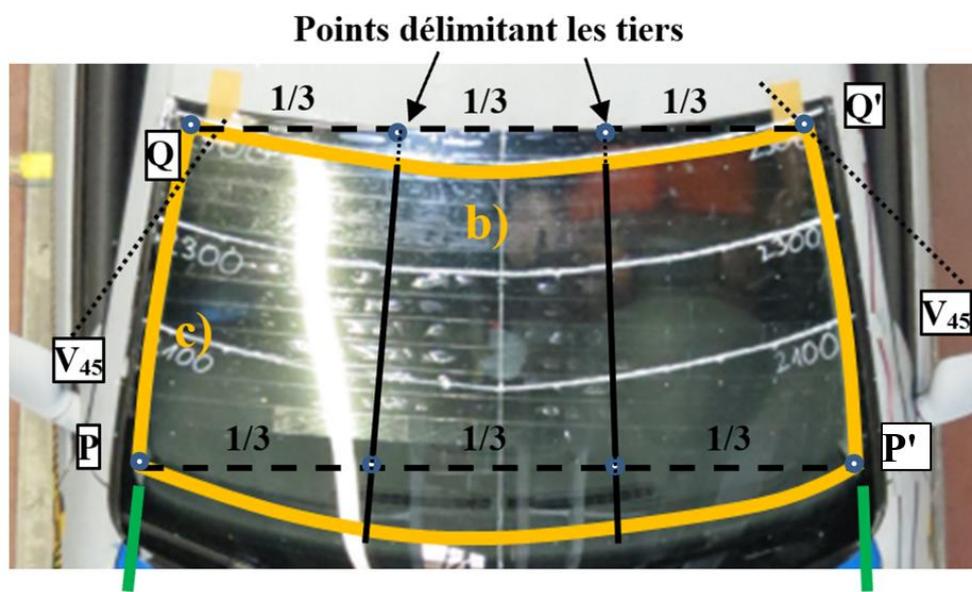
Paragraphe 2.49, lire :

« 2.49 “Un tiers de la zone d’impact du pare-brise”, le tracé géométrique de la zone comprise entre les limites latérales de la zone d’impact du pare-brise telle que définies à l’alinéa c) du paragraphe 2.44, mesurée à l’aide d’un mètre ruban suivant le contour extérieur du pare-brise sur toute section transversale, divisée en trois parties égales. divisée en trois par des lignes passant par les points divisant les segments P-P’ et Q-Q’ en trois (coins supérieurs de la zone d’impact du pare-brise), comme indiqué à la figure 17. Toutes les lignes doivent être tracées et les trois parties égales doivent être mesurées à l’aide d’un mètre ruban flexible suivant le contour extérieur du pare-brise. Si les points Q et Q’ coïncident avec les points P et P’, Q et Q’ doivent être définis sur les lignes de délimitation latérales définies à l’alinéa c) du paragraphe 2.44, en arrière des points P et P’, respectivement.

En l’absence de point Q unique à l’intersection des lignes définies aux alinéas b) et c) du paragraphe 2.44, le point Q est le premier point de contact entre un plan vertical V_{45} , qui forme un angle de 45° avec le plan médian longitudinal vertical du véhicule, et la transition b) – c) de la limite de la zone d’impact du pare-brise.

S’il n’y a pas d’intersection entre les lignes définies aux alinéas b) et c) et que la zone d’impact est fermée par une courbe de liaison, comme indiqué à la figure 13, le point Q est défini comme étant le milieu de cette courbe de liaison. ».

Figure 17
Tiers de la zone d’impact du pare-brise



II. Justification

La présente proposition vise à préciser la définition des tiers de la zone d’impact du pare-brise, à corriger les noms des coins supérieurs dans la figure 13 (Q et Q’ au lieu de R et R’), et à mettre à jour la figure 14.