



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2009/24
23 septembre 2009

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS
ANGLAIS et FRANÇAIS SEULEMENT

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

Quarante-sixième session
Genève, 8-11 décembre 2009
Point 11 de l'ordre du jour provisoire

Règlement n° 17
(Résistance des sièges)

Alignement sur le RTM n° 7 (Appuie-tête)

Communication de l'expert de l'Association européenne
des fournisseurs de l'automobile*

Le texte reproduit ci-après, établi par l'expert de l'Association européenne des fournisseurs de l'automobile (CLEPA), vise à modifier le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2009/7. Il est fondé sur un document sans cote (document informel n° GRSP-45-19) distribué pendant la quarante-cinquième session du GRSP. Les modifications apportées au texte actuel du Règlement n° 17 apparaissent en caractères gras ou biffées.

* Conformément au programme de travail pour 2006-2010 (ECE/TRANS/166/Add.1, programme d'activité 02.4), la mission du Forum mondial est d'élaborer, d'harmoniser et de mettre à jour les Règlements en vue d'améliorer les caractéristiques fonctionnelles des véhicules en matière de sécurité passive. Le présent document est soumis en vertu de ce mandat.

A. PROPOSITION

Ajouter le nouveau paragraphe 2.12, ainsi conçu:

«**2.12** **“Place assise désignée”, toute place assise orientée vers l’avant à l’exception des strapontins tels qu’ils sont définis au paragraphe 2.16;».**

Paragraphe 2.12 à 2.16, modifier comme suit:

«**2.13** **“Appuie-tête rapporté”, un appuie-tête constitué par un élément séparable du siège conçu pour être engagé et maintenu rigidement dans la structure du dossier;**

2.14 **“Dispositif de déplacement”, un dispositif permettant une translation et/ou une rotation, sans position intermédiaire fixe, du siège ou de l’une de ses parties, pour faciliter l’accès des occupants à l’espace derrière le siège déplacé;**

2.15 **“Points repères”, des repères matériels définis par le constructeur sur la surface du véhicule (trous, surfaces, marques ou entailles);**

2.16 **“Strapontin”, un siège auxiliaire destiné à un usage occasionnel et tenu normalement replié;».**

~~**2.16** **«Surface de contact avant», la surface avant de l’appuie-tête conçue pour retenir la tête de l’occupant assis afin d’en limiter le déplacement vers l’arrière par rapport au torse lors d’un choc arrière.».**~~

Paragraphe 5.2.2, modifier comme suit:

«5.2.2 ... d’un dispositif tel qu’il est visé au paragraphe **2.14** doit être placée sur la partie extérieure...».

Paragraphe 5.5.1 à 5.5.6, modifier comme suit:

~~«5.5.1 L’appuie-tête ne doit pas, par sa présence, être une cause de danger supplémentaire pour les occupants du véhicule. En particulier, il ne doit, quelle que soit sa position, présenter ni aspérité dangereuse, ni arête vive susceptible d’accroître le risque de blessure pour les occupants ou la gravité de leurs blessures.~~

5.5.1 Les parties avant et arrière des appuie-tête situées dans la zone 1 définie au paragraphe 6.8.1.1.3 doivent subir avec succès l’essai de dissipation d’énergie.

5.5.2 Cette condition est supposée remplie si, dans les essais effectués selon la procédure décrite à ~~l’annexe 6~~ **l’annexe 14**, la décélération de la fausse tête n’excède pas 80 g de manière continue pendant plus de 3 ms. De plus, aucune arête dangereuse ne doit apparaître durant l’essai ni demeurer après l’essai.

5.5.3 Les parties des faces avant et arrière des appuie-tête situées dans la zone 2 définie au paragraphe 6.8.1.2.2 doivent être rembourrées pour éviter tout contact direct de la

tête avec les éléments de la structure et doivent satisfaire aux prescriptions du paragraphe 5.1.4 applicables aux parties arrière des sièges de la zone 2.

5.5.4 Les prescriptions des paragraphes 5.5.1 et 5.5.2 ne s'appliquent pas aux faces arrière des appuie-tête destinés à équiper les sièges derrière lesquels ne sont pas prévues de places assises.

~~5.5.5 L'appuie-tête doit être fixé au siège ou à la structure du véhicule de telle façon que, sous la pression exercée par la fausse tête lors de l'essai, aucune partie rigide et dangereuse ne fasse saillie par rapport au rembourrage de l'appuie-tête et à la fixation du dossier.~~

~~5.5.6 Dans le cas d'un siège muni d'un appuie-tête, les prescriptions du paragraphe 5.1.3 peuvent être considérées comme satisfaites, en accord avec le service technique, si le siège muni de son appuie-tête répond aux prescriptions du paragraphe 5.4.2.».~~

Paragraphe 5.6, modifier comme suit:

«**5.6 Prescriptions fonctionnelles de l'appuie-tête**»

Paragraphe 5.6.7, supprimer.

Paragraphe 5.7.1, modifier comme suit:

«**5.7.1 Dissipation de l'énergie**

Lorsque la face avant de l'appuie-tête subit un essai de choc conformément à l'annexe 7, la décélération de l'élément tête ne doit pas dépasser 785 m/s^2 (80g) de manière continue pendant plus de 3 millisecondes. De plus, aucune arête dangereuse ne doit apparaître durant l'essai ni demeurer après l'essai.».

Paragraphe 5.7.2.1, modifier comme suit:

«**5.7.2.1 Déplacement**

Lors d'un essai effectué conformément à l'annexe 6, l'élément tête ne doit pas se déplacer de plus de 102 mm perpendiculairement et vers l'arrière de la ligne de référence de torse prolongée, 'r1', au cours de l'application d'un moment de $373 \pm 7,5 \text{ Nm}$ autour du point R.».

Paragraphe 5.7.2.2, modifier comme suit:

«**5.7.2.2 Maintien de la distance tête/appuie-tête et déplacement**

Lorsque l'appuie-tête est soumis à un essai conformément à l'annexe 6, quelle que soit la position de réglage de la distance tête/appuie-tête, l'élément tête:

- a) **Ne doit pas se déplacer de plus de 25 mm lors de l'application du moment de référence initial de $37 \pm 0,7 \text{ Nm}$;**

- b) **Ne doit pas se déplacer de plus de 102 mm perpendiculairement et vers l'arrière de la ligne de référence de torse prolongée, 'r1', au cours de l'application d'un moment de $373 \pm 7,5$ Nm autour du point R; et**
- c) **Doit revenir à 13 mm au plus de sa position initiale de référence après la séquence suivante: application d'un moment de $373 \pm 7,5$ Nm autour du point R, réduction du moment à 0 Nm, et réapplication de la force de référence initiale de $37 \pm 0,7$ Nm.».**

Paragraphe 5.7.3, modifier comme suit:

«5.7.3 Résistance de l'appuie-tête et de sa fixation

Lors ... sur l'appuie-tête doit s'élever à $890 \text{ N} \pm 5 \text{ N}$ et demeurer à...».

Paragraphe 5.10, modifier comme suit:

«5.10 Amovibilité des appuie-tête

Les appuie-tête ne doivent pas pouvoir être enlevés sans que cela résulte d'une action délibérée distincte de toute action nécessaire pour régler l'appuie-tête vers le haut. Si l'appuie-tête est réglable, sa hauteur maximale d'utilisation ne doit pas pouvoir être dépassée et il doit être impossible de l'enlever sans une action délibérée de l'utilisateur, distincte de toute opération de réglage.».

Paragraphe 6.8.1.2.2, modifier comme suit:

«6.8.1.2.2 Pour les sièges et banquettes avec appuie-tête intégré, elle comprend les parties situées au-dessus du plan perpendiculaire à la ligne de référence, distant de ~~440 mm~~ **540 mm du point R du siège ou de la place assise considérée, à l'exclusion des parties de la zone 1.».**

Paragraphe 6.8.1.3.1, modifier comme suit:

«6.8.1.3.1 La zone 3 est définie comme la partie du dossier du siège ou de la banquette située au-dessus [des plans horizontaux définis au paragraphe 5.1.4.1.3], à l'exclusion des parties situées dans les zones 1 et 2.».

Annexe 6, paragraphe 3.8, modifier comme suit:

«3.8 ... Attendre **au maximum dix minutes...».**

Annexe 7, paragraphes 3.3.2.2 à 3.3.3, supprimer.

Annexe 14, paragraphe 1.4.2, modifier comme suit:

«1.4.2 L'élément tête doit heurter l'élément en essai à une vitesse de $24,1 \pm 0,5$ km/h; cette vitesse est réalisée soit par la simple énergie de propulsion, soit en utilisant un dispositif propulseur additionnel.».

B. JUSTIFICATION:

Il est proposé de retirer du Règlement n° 17 toutes les prescriptions relatives aux appuie-tête, qui s'appliquent à la face avant de l'appuie-tête et de les remplacer par les prescriptions du RTM n° 7. Toutes ces prescriptions ont été examinées pendant l'élaboration du RTM n° 7 et il a été décidé d'introduire dans ce RTM telle ou telle de ces prescriptions et d'en exclure telle ou telle autre. En conséquence, ne doivent figurer désormais dans le Règlement n° 17 que les prescriptions qui ont été transférées dans le RTM n° 7. Il est donc proposé, en ce qui concerne les dispositions concernant la hauteur de 100 mm des appuie-tête, de supprimer les prescriptions relatives au rayon avant et après les essais de dissipation de l'énergie dans la face avant de l'appuie-tête.

Par contre, toutes les prescriptions concernant la face arrière des appuie-tête figurant dans le règlement n° 17 doivent être maintenues.

L'essai de dissipation de l'énergie est effectué sur la face avant de l'appuie-tête conformément au RTM, comme indiqué dans l'annexe 7. Quant à la dissipation de l'énergie depuis l'arrière, comme indiqué dans le Règlement n° 17 actuel, elle est décrite à l'annexe 14.

Le texte de la proposition de série 09 d'amendements au Règlement n° 17 diffère, en ce qui concerne quelques paragraphes, du texte actuel du RTM n° 7 mais les différences de sens sont inexistantes ou minimales. Cela s'explique principalement par le fait que c'est la précédente version proposée du RTM, et non pas la version finale du RTM, qui a été utilisée pour élaborer la proposition de série 09 d'amendements au Règlement n° 17.

Paragraphe 2.12:

Il a été convenu pendant les débats concernant l'élaboration du RTM n° 7 que chaque pays avait sa propre définition de la position assise désignée. Cette définition est utilisée dans la norme FFVSS (Federal Motor Vehicle Safety Standard) des États-Unis, mais pas encore dans le Règlement n° 17. Il faut donc définir ce terme aux fins de la proposition de série 09 d'amendements au Règlement n° 17.

Paragraphe 6.8.1.2.2:

La prescription concernant les 440 mm est une erreur qui aurait dû être corrigée depuis longtemps. Il faut remplacer «440 mm» par «540 mm» car toutes les autres prescriptions liées aux appuie-tête intégraux ont été élaborées en prenant pour référence «540 mm» (comme dans le paragraphe 5.9).

Annexe 6:

Les laboratoires d'essais ont indiqué qu'un temps d'attente de 10 minutes n'était pas réaliste. C'est pourquoi il est proposé de remplacer «Attendre dix minutes» par «Attendre **au maximum** dix minutes».
