

**Conseil économique et social**

Distr. générale
27 février 2014
Français
Original: anglais

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

Cinquante-cinquième session

Genève, 19-23 mai 2014

Point 13 de l'ordre du jour provisoire

Règlement n° 25 (Appuie-tête)**Proposition de complément 1 à la série 04 d'amendements
au Règlement n° 25 (Appuie-tête)****Communication de l'expert de l'Organisation internationale
des constructeurs d'automobiles***

Le texte reproduit ci-après a été établi par l'expert de l'Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA) pour éviter que les appuie-tête ne fassent l'objet de prescriptions impératives dans plusieurs Règlements ONU à la fois. Il est fondé sur un document sans cote (GRSP-54-17) distribué lors de la cinquante-quatrième session du Groupe de travail de la sécurité passive (GRSP) (voir ECE/TRANS/WP.29/GRSP/54, par. 40). Les ajouts qu'il est proposé d'apporter au texte actuel du Règlement sont signalés en caractères gras pour les ajouts et en caractères biffés pour les suppressions.

* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2012-2016 (ECE/TRANS/224, par. 94, et ECE/TRANS/2012/12, activité 02.4), le Forum mondial a pour mission d'élaborer, d'harmoniser et de mettre à jour les Règlements en vue d'améliorer les caractéristiques fonctionnelles des véhicules. Le présent document est soumis en vertu de ce mandat.

GE.14-21042 (F) 100414 110414



* 1 4 2 1 0 4 2 *

Merci de recycler



I. Proposition

Paragraphe 1.1, note de bas de page 1, modifier comme suit:

«1.1 Le présent Règlement s'applique aux dispositifs «appuie-tête» conformes à un des types définis au paragraphe 2.2. suivant¹.

¹ Les appuie-tête ~~des véhicules de la catégorie M₁ qui respectent les~~ conformes aux dispositions du Règlement n° 17 ~~ne sont pas tenus de respecter les~~ **doivent pas obligatoirement satisfaire** aux dispositions du présent Règlement. **Les sièges d'un type homologué en application du Règlement n° 80 ne doivent pas obligatoirement satisfaire aux dispositions du présent Règlement.**».

II. Justification

1. Des dispositions relatives aux appuie-tête figurent déjà dans le Règlement n° 17. Il serait illogique qu'un élément doive faire l'objet d'une homologation de type au titre de plus d'un Règlement ONU. Il faudrait donc supprimer la mention restrictive des véhicules de la catégorie M₁.
2. Un «appuie-tête» est défini dans le Règlement n° 25 comme «un dispositif dont la fonction est de limiter le déplacement vers l'arrière de la tête d'un occupant adulte par rapport au tronc, de manière à réduire, en cas d'accident, le risque de blessure au rachis cervical de cet occupant».
3. La fonction d'un appuie-tête est essentiellement d'atténuer les conséquences d'un choc arrière.
4. Actuellement, les sièges des voyageurs dans les autobus et les autocars ne sont pas soumis aux prescriptions relatives aux appuie-tête parce que le choc d'une voiture particulière contre l'arrière d'un autobus ou d'un autocar ne cause pas, et de loin, des dommages comparables à ceux causés par le choc d'une voiture particulière contre l'arrière d'une autre voiture particulière.
5. L'objet de la présente proposition est donc d'éviter l'application par inadvertance des dispositions susmentionnées du Règlement n° 25 aux autobus et autocars dans le cas où cela n'est pas justifié.