

**Conseil économique et social**

Distr. générale  
2 mars 2015  
Français  
Original: anglais

---

**Commission économique pour l'Europe**

Comité du commerce

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

Groupe de travail des transports intérieurs

Cinquante-septième session

Genève, 18-22 mai 2015

Point 8 de l'ordre du jour provisoire

**Règlement n° 17 (Résistance des sièges)****Proposition de complément 4 à la série 08 d'amendements  
au Règlement n° 17 (Résistance des sièges)****Communication de l'expert des Pays-Bas\***

Le texte reproduit ci-après a été établi par l'expert des Pays-Bas afin d'autoriser un plus grand déplacement vers l'avant des occupants maintenus lors de l'installation de nouvelles ceintures de sécurité équipées de dispositifs limiteurs d'effort. Il est fondé sur un document informel sans cote (GRSP-56-07) distribué au cours de la cinquante-sixième session du Groupe de travail de la sécurité passive (GRSP). Les modifications du texte actuel du Règlement sont indiquées en caractères gras pour le texte nouveau ou en caractères biffés pour le texte supprimé.

---

\* 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.15-04109 (F) 260315 270315



\* 1 5 0 4 1 0 9 \*

Merci de recycler



## I. Proposition

*Paragraphe 5.2.3*, modifier comme suit:

«5.2.3 Les parties arrière des sièges, **y compris les parties montées sur les sièges**, situées **aussi bien** dans la zone 1, telle qu'elle est définie au paragraphe 6.8.1.1 ~~ci-dessous~~, **que dans la zone 2, telle qu'elle est définie au paragraphe 6.8.1.2**, doivent subir avec succès l'essai de dissipation d'énergie conformément aux prescriptions de l'annexe 6 du présent Règlement.».

*Paragraphe 5.2.4*, modifier comme suit:

«5.2.4 Les surfaces des parties arrière des sièges ne doivent comporter ni aspérité dangereuse, ni arête vive susceptible d'accroître le risque de blessure pour les occupants ou la gravité de leurs blessures. Cette prescription est considérée comme satisfaite si les surfaces des parties arrière des sièges contrôlées dans les conditions spécifiées au paragraphe 6.1 ci-après présentent des rayons de courbure d'au moins:

2,5 mm dans la zone 1 **et dans la zone 2**,

~~5,0 mm dans la zone 2,~~

3,2 mm dans la zone 3.

Ces zones sont définies au paragraphe 6.8.1 ci-dessous.».

*Paragraphe 5.5.2*, modifier comme suit:

«5.2.3.2 Les prescriptions du paragraphe ~~5.1.3~~ **5.2.3** ne s'appliquent ni aux sièges situés le plus à l'arrière, ni aux sièges à dossier opposés, ni aux sièges satisfaisant aux dispositions du Règlement n° 21 intitulé "Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne leur aménagement intérieur" (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.1/Add.20/Rev.2, tel que modifié par l'amendement le plus récent).».

*Paragraphe 5.5.2*, modifier comme suit:

«5.5.2 Les parties avant ~~et arrière~~ des appuie-tête situées dans la zone 1, telle qu'elle est définie au paragraphe 6.8.1.1.3 ~~ci-dessous~~ doivent subir avec succès l'essai de dissipation d'énergie. **L'arrière des appuie-tête situés aussi bien dans la zone 1, telle qu'est définie au paragraphe 6.8.1.1, que dans la zone 2, telle qu'elle est définie au paragraphe 6.8.1.2, doit subir avec succès l'essai de dissipation d'énergie\***.».

*Paragraphe 5.5.5*, supprimer.

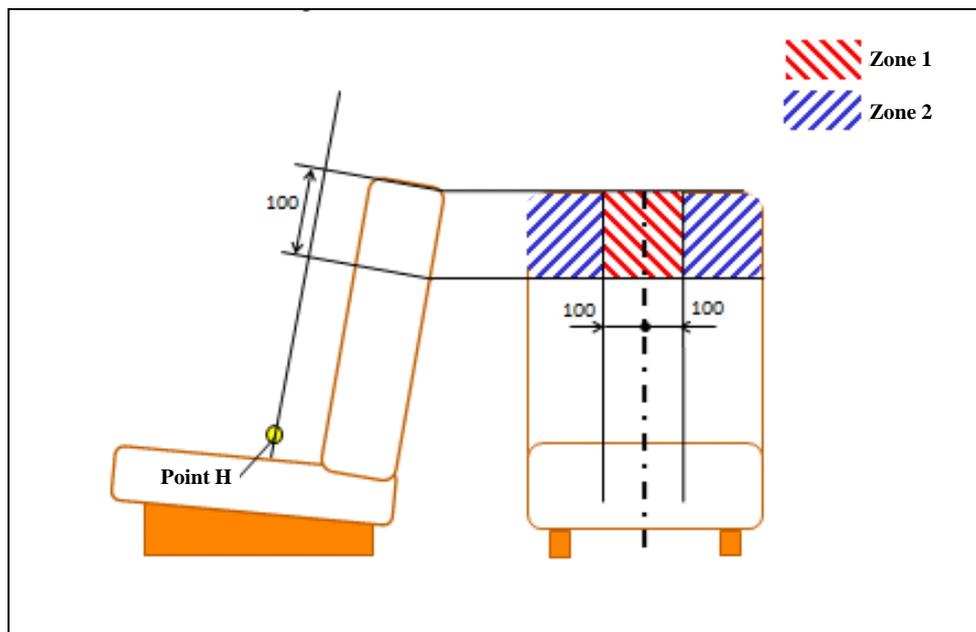
## II. Justification

1. Selon les changements récents en matière de sécurité des véhicules (le programme Euro New Car Assessment) destinés à améliorer les systèmes de retenue, les dispositifs limiteurs d'effort dont sont équipées les ceintures de sécurité autorisent des valeurs limites sensiblement inférieures pour le déplacement vers l'avant des occupants.

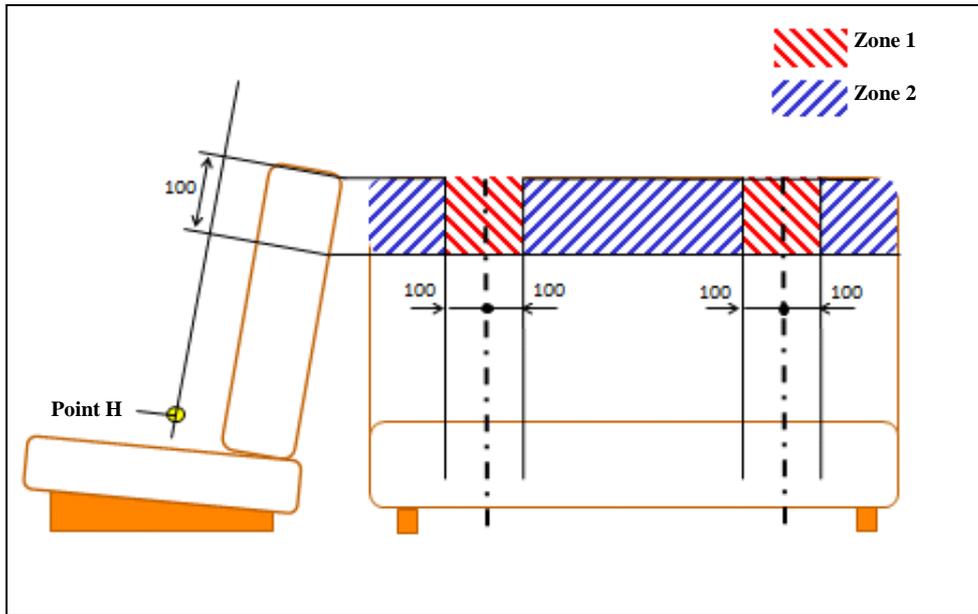
\* *Note du secrétariat*: ce texte devra être précisé.

2. À ce jour, les dispositions du Règlement ONU n° 16 (par. 6.4.1.4.1) ne peuvent être modifiées pour autoriser un contact plus étroit du mannequin d'essai avec le dispositif de direction, car ce contact est conforme à certaines prescriptions de l'essai de dissipation de l'énergie et ne se produit pas à une vitesse supérieure à 24 km/h.
3. S'agissant des ceintures de sécurité des places assise orientées vers l'avant, on ne dispose pas encore des prescriptions ci-dessus. La présente proposition indique les dispositions pour toutes les places assise.
4. Afin de tenir compte d'un plus grand déplacement vers l'avant des occupants, le Règlement ONU n° 17 devrait définir des critères satisfaisants de l'essai de dissipation d'énergie pour les zones des dossiers où la tête de l'occupant des sièges arrière sera heurtée.
5. Jusqu'ici, **seule** la zone 1 de choc du siège arrière doit subir avec succès l'essai d'absorption d'énergie. Toutefois, si le Règlement n° 16 autorisait un plus grand déplacement vers l'avant et donc de nouvelles possibilités de contact avec les parties rigides en avant du mannequin d'essai, il serait nécessaire que cela s'applique aussi à la zone d'impact 2.
6. La zone 1 à tester est assez réduite. Les figures des zones 1 et 2 pour différentes configurations des sièges sont reproduites ci-dessous pour faire mieux comprendre la présente proposition.
7. L'amendement proposé au paragraphe 5.2.3.2 consiste en une correction d'ordre rédactionnel.

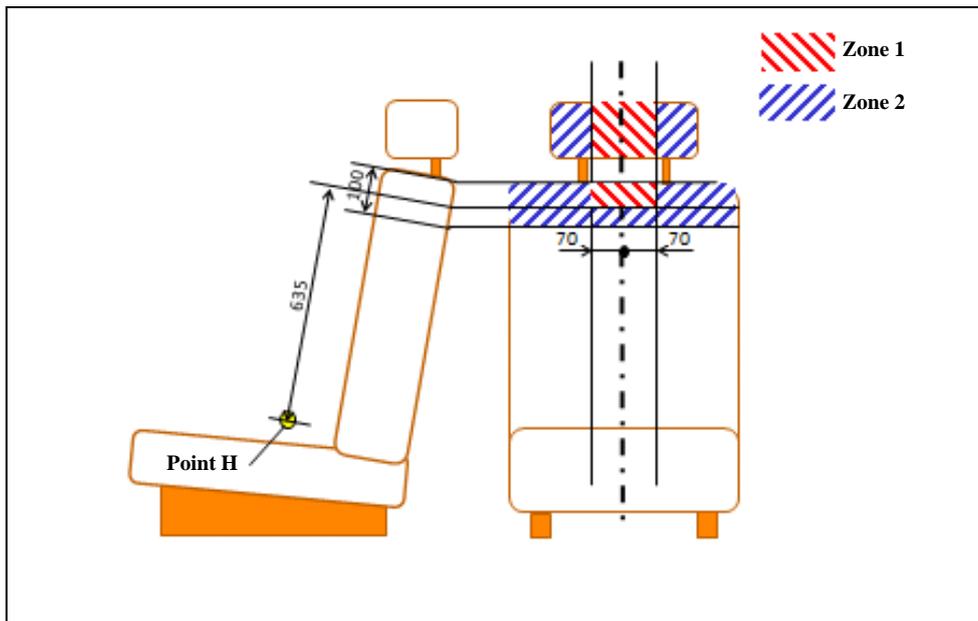
**Règlement n° 17, paragraphe 6.8.1.1.1 (zone 1) + paragraphe 6.8.1.2.1 (zone 2):  
dans le cas de sièges séparés sans appuie-tête**



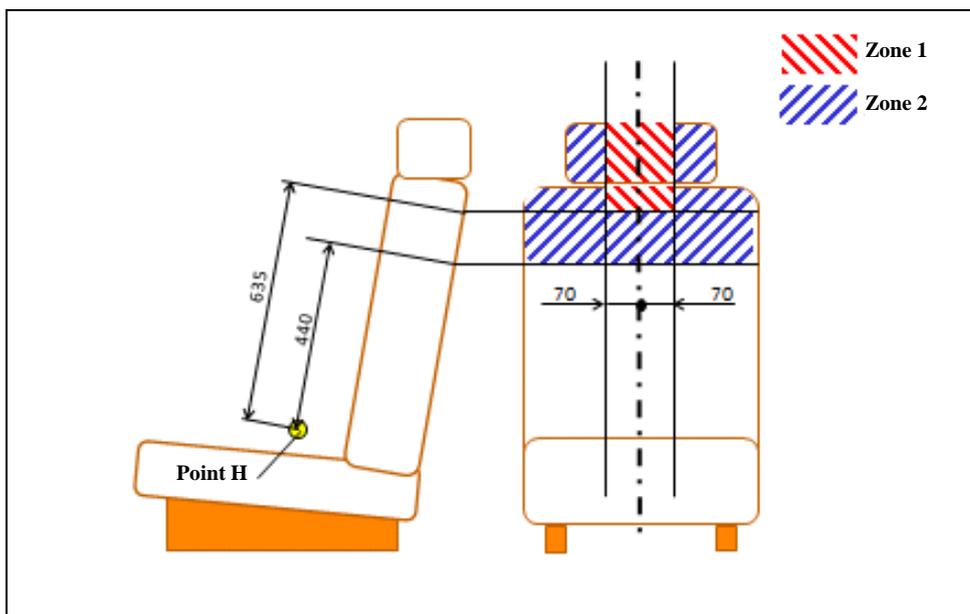
Règlement n° 17, paragraphe 6.8.1.1.2 (zone 1) + paragraphe 6.8.1.2.1 (zone 2):  
dans le cas de banquettes sans appuie-tête



Règlement n° 17, paragraphe 6.8.1.1.3 (zone 1) + paragraphe 6.8.1.2.1 (zone 2):  
dans le cas de sièges avec appuie-tête



Règlement n° 17, paragraphe 6.8.1.1.3 (zone 1) + paragraphe 6.8.1.2.2 (zone 2):  
dans le cas de sièges avec appuie-tête intégré



Source des schémas: tass international (*tno automotive safety solutions*) – Helmond.