

**Conseil économique et social**

Distr. générale
21 septembre 2015
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-huitième session

Genève, 8-11 décembre 2015

Point 14 de l'ordre du jour provisoire

Règlement n° 25 (Appuie tête)**Proposition de complément 2 à la série 04
d'amendements au Règlement n° 25 (Appuie tête)****Communication de l'expert des Pays-Bas***

Le texte ci-après, établi par l'expert des Pays-Bas, propose de limiter le champ du Règlement ONU à un nombre limité de catégories de véhicules. Cette proposition est liée au projet d'amendements au Règlement ONU n° 16 sur la dissipation d'énergie des sièges et aux amendements autorisant un déplacement accru vers l'avant des occupants attachés afin de tenir compte de l'utilisation de nouvelles ceintures de sécurité équipées de limiteurs réglés sur une valeur seuil plus basse. En conséquence, il est proposé de modifier le champ des Règlements ONU n°s 17 et 25. Les modifications au texte actuel du Règlement n° 25 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 dans le cadre de ce mandat.



I. Proposition

Paragraphe 1.1, note¹, lire :

« 1.1 Le présent Règlement s'applique aux dispositifs "appuie-tête" conformes à l'un des types définis au paragraphe 2.2 ci-après¹.

¹ ~~Les appuie-tête conformes aux dispositions du Règlement n° 17 ne doivent pas obligatoirement satisfaire aux dispositions du présent Règlement.~~ [Les sièges des véhicules de la catégorie M₂ dont la masse maximale est supérieure à 3 500 kg et des véhicules de la catégorie M₃ d'un type homologué en application du Règlement n° 80 ne doivent pas obligatoirement satisfaire aux dispositions du présent Règlement.] »

Ajouter les nouveaux paragraphes 1.1.3 à 1.1.5, comme suit :

« **1.1.3 Un appuie-tête doit équiper les places avant latérales de tous les véhicules de la catégorie M₂ ayant une masse maximale inférieure ou égale à 3 500 kg et de tous les véhicules de la catégorie N₁; l'appuie-tête et le dossier de siège correspondant doivent être homologués en application du présent Règlement.**

1.1.4 Les dossiers de siège avec appuie-tête destinés à être montés à d'autres places dans les véhicules des catégories précitées et/ou destinés à être montés dans les véhicules des catégories N₂ et N₃, peuvent également être homologués selon ce Règlement.

1.1.5 À la demande du constructeur, les appuie-tête et le dossier des sièges homologués conformément au Règlement n° 17 dans sa dernière série d'amendements sont considérés comme satisfaisant au Règlement n° 25. ».

II. Justification

1. Actuellement, les dispositions du Règlement ONU n° 16 (par. 6.4.1.4.1) autorisent seulement que le thorax du mannequin occupant la place du conducteur entre en contact avec la commande de direction si cet impact satisfait aux prescriptions d'essai en matière de dissipation de l'énergie et si la vitesse d'impact n'est pas supérieure à 24 km/h.

2. Pour tenir compte des dispositions actualisées du Règlement ONU n° 16 qui autorisent un déplacement accru vers l'avant des occupants, le Règlement ONU n° 17 sera actualisé pour formuler des prescriptions formulant des critères de dissipation d'énergie renforcés pour les zones de la partie arrière des sièges et des appuie-tête, où doit se produire le choc de la tête de l'occupant arrière.

3. Traditionnellement cependant, le Règlement ONU n° 25 offrait une voie alternative pour l'homologation des dossiers de sièges, dans le cas seulement où ils étaient équipés d'appuie tête. En conséquence de la mise à jour nécessaire du Règlement ONU n° 17 sur les prescriptions de dissipation d'énergie, il est proposé de modifier le champ du Règlement ONU n° 25 (lequel n'a pas été actualisé pour inclure des prescriptions en matière de dissipation d'énergie) pour limiter le champ aux véhicules de la catégorie M₂ ayant une masse maximale inférieure ou égale à 3 500 kg et de la catégorie N₁ (pour lesquels des prescriptions étaient déjà obligatoires) et mentionner explicitement les véhicules des catégories N₂ et N₃ auxquels le Règlement ONU peut être appliqué optionnellement.