

**Conseil économique et social**

Distr. générale  
22 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 12 de l'ordre du jour provisoire

**Règlement n° 21 (Aménagement intérieur)****Proposition d'amendements au Règlement n° 21  
(Aménagement intérieur)****Communication de l'expert des Pays-Bas\***

Le texte ci-après, établi par l'expert des Pays-Bas, propose de prescrire l'essai des parties arrière des sièges (ancrés au véhicule) exclusivement par le biais du Règlement ONU n° 17 (Résistance des sièges), et d'exclure la voie alternative de l'homologation de type pour les dossiers de sièges par le biais du Règlement ONU n° 21. 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 limite plus basse. 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 dans le cadre de ce mandat.



## I. Proposition

*Paragraphe 1.1, lire :*

- « 1.1 Les parties intérieures de l'habitacle autres que :
- a) Le ou les rétroviseurs intérieurs;
  - b) **Le dossier de siège et son appuie tête y compris les pièces montées sur ceux-ci; ».**

*Paragraphe 1.4, supprimer.*

*Paragraphe 1.5, renuméroter 1.4.*

*Paragraphe 5.2.4, lire :*

- « 5.2.4 Lorsque les éléments considérés ci-dessus comprennent une partie en matériau de dureté inférieure à 50 Shore A sur un support rigide, les prescriptions ci-dessus, sauf celles relatives à ~~l'absorption d'énergie~~ **la dissipation d'énergie** au sens de l'annexe 4, ne s'appliquent qu'au support rigide ou s'il peut être démontré, par des essais suffisants réalisés selon la procédure décrite à l'annexe 4, que le matériau souple d'une dureté inférieure à 50 Shore A ne sera pas cisailé de manière telle qu'il y ait contact avec le support lors de l'essai de choc spécifié. En pareil cas, les prescriptions relatives au rayon de courbure ne s'appliquent pas. ».

*Paragraphes 5.7 à 5.7.3, supprimer.*

*Paragraphes 5.8 et 5.9, renuméroter 5.7 et 5.8.*

## II. Justification

1. Des recherches récentes en matière de sécurité des véhicules (dans le cadre du programme Euro NCAP) visent à améliorer l'efficacité des systèmes de retenue en équipant les ceintures de sécurité de limiteurs de charge réglés à des valeurs seuils inférieures qui réduisent les effets de compression du thorax, mais au prix d'un déplacement vers l'avant accru des occupants.
2. Actuellement, les dispositions du Règlement n° 16 des Nations Unies (par. 6.4.1.4.1) autorisent seulement un contact du thorax du mannequin en position de conducteur contre l'appareil de direction si ce contact 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.
3. Toutefois, des projets de prescriptions similaires sont en préparation pour les ceintures de sécurité montées à d'autres places assises du véhicule.
4. Pour prendre en compte du déplacement vers l'avant accru des occupants, le Règlement ONU n° 17 sera actualisé pour formuler des dispositions relatives à des critères de dissipation de l'énergie renforcés pour les zones de la partie arrière des sièges (y compris les appuie-tête en tant que pièces montées sur ceux-ci), où doit se produire le choc de la tête de l'occupant arrière..

5. Traditionnellement cependant, le Règlement ONU n° 21 offrait une voie alternative pour les essais contre les parties arrière des sièges. En conséquence de la mise à jour nécessaire du Règlement ONU n° 17 sur les prescriptions de dissipation d'énergie, il est proposé désormais d'exclure cette voie de remplacement par le biais du Règlement ONU n° 21.

6. En outre, la proposition ci-dessus offre comme plus value l'essai des « **pièces montées sur le siège** », jusqu'à présent négligé.

---