



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

Soixante-sixième session

Genève, 10-13 décembre 2019

Point 2 de l'ordre du jour provisoire

Règlement technique mondial ONU n° 7 (Appuie-tête)**Proposition d'amendement 1 (phase 2) au Règlement
technique mondial ONU n° 7 (Appuie-tête)****Communication de l'expert de l'Association européenne
des fournisseurs de l'automobile***

Le texte ci-après a été établi par l'expert de l'Association européenne des fournisseurs de l'automobile (CLEPA) en vue de modifier la proposition d'amendement 1 au Règlement technique mondial ONU n° 7 (Appuie-tête) (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/5, tel que modifié par le document GRSP-65-24) présentée par le Japon et par le groupe de travail informel chargé de la phase 2 du Règlement technique mondial ONU n° 7. Le présent document est fondé sur le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/10, qu'il remplace. Les modifications qu'il est proposé d'apporter au texte actuel du RTM ONU n° 7 (document ECE/TRANS/180/Add.7) figurent en caractères gras pour les ajouts et biffés pour les suppressions.

* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2018-2019 (ECE/TRANS/274, par. 123, et ECE/TRANS/2018/21/Add.1, module 3.1), le Forum mondial a pour mission d'élaborer, d'harmoniser et de mettre à jour les Règlements ONU en vue d'améliorer les caractéristiques fonctionnelles des véhicules.



I. Proposition

Paragraphe 5.4.4.5, lire :

« 5.4.4.5 Une étiquette ayant la forme d'un pictogramme et pouvant être accompagnée d'un texte explicatif doit être apposée sur chaque appuie-tête pour indiquer **l'existence d'une position de non-utilisation**. Cette étiquette doit soit indiquer que l'appuie-tête est en position de non-utilisation lorsque c'est le cas, soit donner à l'occupant les informations qui lui permettent de déterminer si l'appuie-tête est en position de non-utilisation. Cette étiquette doit être apposée sur l'appuie-tête de manière durable et être placée de manière clairement visible dans le champ de vision d'un occupant lorsqu'il entre dans le véhicule pour s'asseoir à la place assise munie de l'appuie-tête en question. **Il n'est pas nécessaire que le nombre d'étiquettes soit supérieur au nombre d'appuie-tête présentant une position de non-utilisation.** La figure 1 donne des exemples de pictogrammes.

... ».

Annexe 2, paragraphe 2.1, lire :

« 2.1 Le siège doit être réglé de telle sorte que le point H coïncide avec le point R ; si le dossier du siège est réglable, il doit être calé à l'angle prévu d'inclinaison. Ces deux réglages doivent être effectués conformément aux prescriptions du paragraphe 2.1 de l'annexe 1.

L'appuie-tête doit être réglé à la position la plus haute et la plus en arrière par rapport au dossier du siège. ».

Annexe 3, paragraphe 2.3, lire :

« 2.3 La zone de mesure est la zone comprise entre deux plans longitudinaux verticaux passant à 85 mm de part et d'autre de la ligne de torse et située ~~au dessus du sommet du dossier du siège~~ **à une hauteur supérieure à 540 mm.** ».

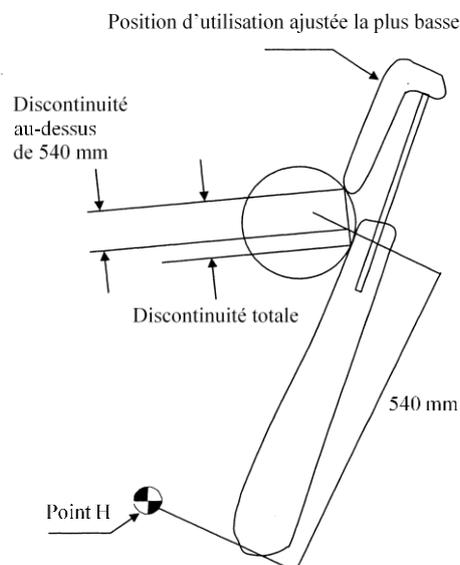
Annexe 3, paragraphe 2.5, lire :

« 2.5 Déterminer la dimension de la discontinuité en mesurant la distance rectiligne entre les bords intérieurs des deux points de contact les plus éloignés, comme décrit aux figures 3-1, ~~et 3-2 et 3-3.~~ ».

Annexe 3, ajouter la nouvelle figure 3-3, comme suit :

« Figure 3-3

Partie de la discontinuité située au-dessus de 540 mm



».

Annexe 3, paragraphe 3.3, lire :

« 3.3 La discontinuité entre le bas de l'appuie-tête et le sommet du dossier du siège est mesurée comme étant la distance entre les deux plans parallèles définis ci-après (voir fig. 3-34) : ».

La figure 3-3 de l'annexe 3 devient la figure 3-4.

L'annexe 4 est supprimée.

Les annexes 5 à 7 deviennent les annexes 4 à 6.

L'annexe 8 devient l'annexe 7, à laquelle est ajouté le nouveau paragraphe 2.10, libellé comme suit :

« 2.10 **Dans le cas où le constructeur démontre que l'écart entre les positions de référence du cylindre mesurées conformément aux paragraphes 2.3 et 2.6 de la présente annexe est inférieur à la valeur indiquée au paragraphe 5.2.2 du présent Règlement, on peut aussi considérer que le résultat de l'essai est conforme aux dispositions du paragraphe 5.2.2. Il n'est alors pas nécessaire de consigner les mesures prévues aux paragraphes 2.4 et 2.7 de l'annexe 7. ».**

Les annexes 9 à 13 deviennent les annexes 8 à 12.

II. Justification

1. Le présent document précise de quelle manière il faut appliquer et comprendre les nouvelles dispositions de la phase 2 du RTM ONU n° 7 concernant la résistance statique, qui ont été jugées insuffisamment claires. La zone de mesure de la discontinuité est alignée avec la pratique actuelle, en application du Règlement ONU n° 17 et de la norme FMVSS (Federal Motor Vehicle Safety Standard) 202, qui prennent en compte uniquement les discontinuités à une hauteur supérieure à 540 mm.

2. Le nouveau paragraphe 2.10 de l'annexe 7 (Procédure d'essai pour le contrôle du maintien en hauteur) vise à faciliter les essais effectués par les laboratoires, qui peuvent plus aisément mesurer le déplacement au sommet de l'appuie-tête. Le déplacement au sommet de l'appuie-tête étant plus élevé qu'à la base de l'appuie-tête, tout appuie-tête répondant au critère de déplacement de 25 mm au sommet de l'appuie-tête sera considéré comme remplissant également les critères de déplacement de l'essai pour le contrôle du maintien en hauteur.
