



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-huitième session

Genève, 7-11 décembre 2020

Point 7 de l'ordre du jour provisoire

Règlement ONU n° 17 (Résistance mécanique des sièges)

**Proposition de complément 1 à la série 10 d'amendements
au Règlement ONU n° 17 (Résistance mécanique des sièges)****Communication de l'expert de l'Organisation internationale
des constructeurs d'automobiles***

Le texte ci-après, établi par l'expert de l'Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA), vise à apporter au document ECE/TRANS/WP.29/2020/106, adopté par le Groupe de travail de la sécurité passive (GRSP) à sa soixante-septième session (voir le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/67, par. 12), des modifications afin de préciser la procédure d'essai en ce qui concerne la hauteur de l'appuie-tête dans les véhicules dont le pavillon est bas. Il est fondé sur le document GRSP-67-28, distribué à la soixante-sixième session du GRSP (voir le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/67, par. 13). Les modifications qu'il est proposé d'apporter au texte actuel du Règlement ONU, y compris le document ECE/TRANS/WP.29/2020/106, figurent en caractères gras pour les ajouts et biffés pour les suppressions.

I. Proposition*Paragraphe 5.6.2.3, lire :*

« 5.6.2.3 Exception

Si la surface intérieure du pavillon du véhicule, y compris sa garniture, empêche physiquement un appuie-tête situé à la place assise avant considérée d'atteindre la hauteur prescrite aux paragraphes 5.6.2.1 ou 5.6.2.2 du présent

* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour 2020 tel qu'il figure dans le projet de budget-programme pour 2020 (A/74/6 (titre V, chap. 20), par. 20.37), 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. Le présent document est soumis en vertu de ce mandat.



Règlement, selon le cas, la distance entre l'appuie-tête et la surface intérieure du pavillon, y compris sa garniture, lorsqu'elle est mesurée conformément au paragraphe 2.3.3.1 de l'annexe 10, ne doit pas dépasser 50 mm lorsque l'appuie-tête est réglé à la position la plus haute prévue pour une utilisation par un occupant.

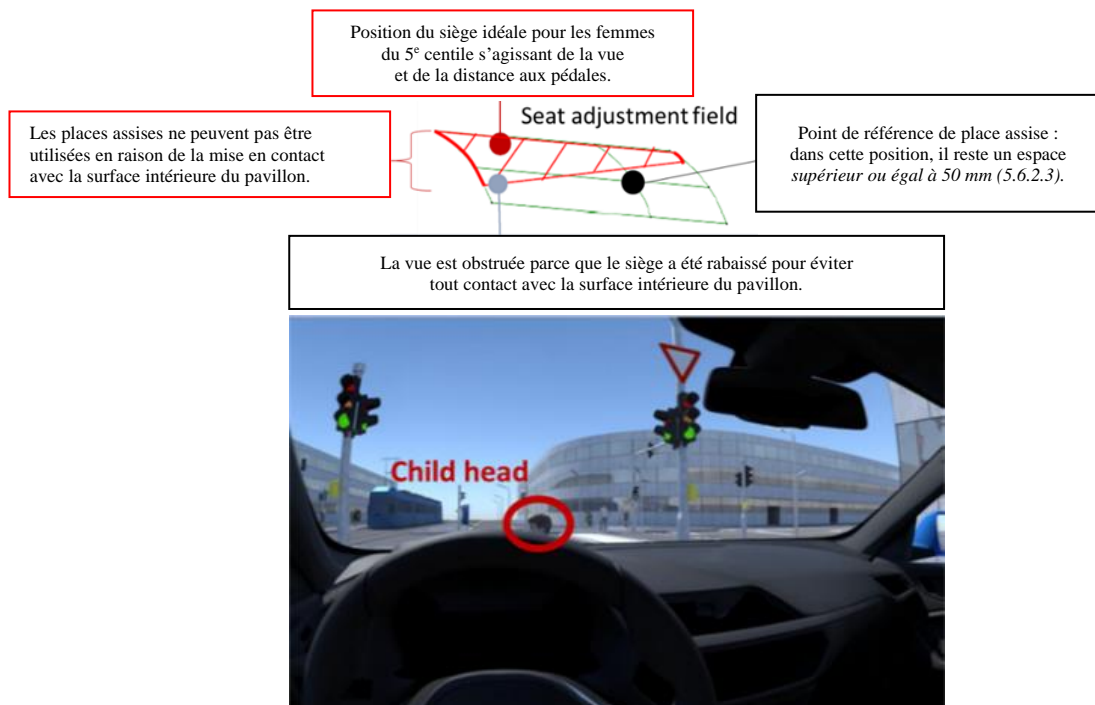
Dans le cas des sièges équipés d'un appuie-tête intégré non réglable en hauteur, si la hauteur prescrite au paragraphe 5.6.2.1 ou 5.6.2.2 donne lieu à un contact entre l'appuie-tête et la surface intérieure du pavillon dans l'un au moins des réglages du siège pour une utilisation normale par un occupant, il n'est pas nécessaire de la respecter, à condition que l'espace libre dans la ou les positions de réglage du siège correspondantes ne soit pas supérieur à [10] mm. Si l'on constate une distance supérieure à 50 mm lorsqu'on effectue une mesure conformément au paragraphe 2.3.3.1 de l'annexe 10, l'appuie-tête doit être conforme aux prescriptions applicables du paragraphe 5.6.1.1.2.

Pendant, la hauteur d'un appuie-tête situé à une place assise avant ne doit en aucun cas être inférieure à 700 mm lorsque l'appuie-tête est réglé à la position la plus basse prévue pour une utilisation par un occupant. ».

II. Justification

1. Dans le texte actuel de la proposition visant à transposer la phase 2 du RTM ONU n° 7 dans le Règlement ONU n° 17, seul le point défini pour chaque place (à partir du point R) est pris en compte dans l'exception applicable aux véhicules dont le pavillon est bas.

2. On part du principe que les personnes de petite taille (comme une femme du 5^e centile) utilisent à la place du conducteur la position de réglage du siège la plus haute avec un dossier plus droit. Dans certains véhicules dotés d'un pavillon particulier et de sièges équipés d'appuie-tête intégrés non réglables en hauteur, cela peut entraîner un contact avec le pavillon.



3. En outre, un contact avec le pavillon peut rendre plus difficile l'entrée dans les véhicules à deux portes comportant plus d'une rangée de sièges, ainsi que le déploiement des rideaux gonflables.
4. L'OICA propose donc que, dans le cas des véhicules dont le pavillon est bas et les sièges sont équipés d'appuie-tête intégrés non réglables en hauteur, l'exception soit appliquée si au moins une place assise est concernée.
5. La proposition de l'OICA concernant ces véhicules qui comportent des appuie-tête intégrés non réglables en hauteur est la suivante :
 - a) Vérifier (par exemple sur un schéma) si tel ou tel réglage du siège à la hauteur requise est susceptible d'entraîner un contact entre l'appuie-tête et le pavillon. Le ou les réglages en question ne sont pas nécessairement les mêmes que le réglage prévu au paragraphe 2.3.3.1 de l'annexe 10 ;
 - b) En cas de contact, il est permis de ne pas atteindre la hauteur requise de manière à conserver un espace libre de [10] mm au maximum entre l'appuie-tête et le pavillon dans le ou les réglages visés ;
 - c) Lorsqu'il est mesuré conformément au paragraphe 2.3.3.1 de l'annexe 10, l'espace libre doit être inférieur ou égal à 50 mm. Si cet espace est supérieur à 50 mm, l'appuie-tête doit remplir les critères du paragraphe 5.6.1.1.2 (et notamment satisfaire aux prescriptions dynamiques relatives au mannequin biomécanique de choc arrière), sauf, bien sûr, ceux qui ne s'y appliquent pas.
