



---

**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-douzième session

Genève, 5-9 décembre 2022

Point 6 de l'ordre du jour provisoire

**Règlement ONU n° 17 (Résistance mécanique des sièges)****Proposition de série 11 d'amendements au Règlement ONU  
n° 17 (Résistance mécanique des sièges)****Communication de l'expert de l'Allemagne\***

Le texte ci-après, établi par l'expert de l'Allemagne, vise à adapter le libellé actuel du Règlement ONU n° 17 au domaine d'application de cet instrument, afin de garantir que seuls des appuie-tête sûrs seront montés sur les sièges à toutes les places assises et pour toutes les catégories de véhicules relevant du domaine d'application. Les modifications qu'il est proposé d'apporter au texte actuel du Règlement ONU figurent en caractères gras pour les ajouts et biffés pour les suppressions.

---

\* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour 2022 tel qu'il figure dans le projet de budget-programme pour 2022 (A/76/6 (Sect. 20), par. 20.76), 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.



## I. Proposition

Paragraphe 1, lire :

### « 1. Domaine d'application

Le présent Règlement ONU s'applique :

- a) Aux véhicules des catégories M<sub>1</sub> et N<sup>1</sup> en ce qui concerne la résistance des sièges, de leurs ancrages et de leurs appuie-tête ;
- b) Aux véhicules des catégories M<sub>2</sub> et M<sub>3</sub><sup>1</sup> en ce qui concerne les sièges non visés par le Règlement ONU n° 80, en ce qui concerne la résistance des sièges, de leurs ancrages et de leurs appuie-tête ;
- c) Aux véhicules de la catégorie M<sub>1</sub> en ce qui concerne l'aménagement des parties arrière de leur dossier et la conception des dispositifs destinés à protéger leurs occupants contre le danger résultant du déplacement des bagages en cas de choc avant.

Il ne s'applique pas aux véhicules en ce qui concerne les sièges faisant face vers le côté ou vers l'arrière et les appuie-tête équipant éventuellement ces sièges, à l'exception des véhicules des catégories M<sub>2</sub> et M<sub>3</sub> des classes A et I, sous réserve des dispositions du paragraphe 5.1.1.

**Des véhicules d'autres catégories peuvent également être homologués au titre du présent Règlement ONU, en ce qui concerne la résistance des sièges, de leurs ancrages et de leurs appuie-tête. ».**

Paragraphe 5.4 à 5.4.2, lire :

« 5.4 Installation d'appuie-tête

5.4.1 Un appuie-tête doit équiper les places avant latérales de tous les véhicules de la catégorie M<sub>1</sub>. ~~Les sièges munis d'un appuie-tête conçu pour être installé à d'autres places assises ou dans d'autres catégories de véhicules peuvent aussi être homologués en application du présent Règlement.~~

5.4.2 Un appuie-tête doit équiper les places avant latérales de tous les véhicules de la catégorie M<sub>2</sub> ayant une masse maximale inférieure ou égale à 3 500 kg et de tous les véhicules de la catégorie N<sub>1</sub> ; ~~les appuie-tête installés dans de tels véhicules doivent satisfaire aux prescriptions du Règlement ONU n° 25, modifié par la série 04 d'amendements. ».~~

Ajouter le nouveau paragraphe 5.4.3, libellé comme suit :

« **5.4.3 Nonobstant les paragraphes 5.4.1 et 5.4.2 ci-dessus, tous les sièges faisant face vers l'avant équipés d'un appuie-tête ou destinés à en être équipés à d'autres places assises ou pour d'autres catégories de véhicules relevant du domaine d'application du présent Règlement ONU doivent satisfaire aux prescriptions dudit Règlement ONU. ».**

Paragraphe 5.7.4, lire :

« 5.7.4 Maintien en hauteur d'un appuie-tête ~~réglable~~

Lors d'un essai exécuté conformément à l'annexe 13, ~~le mécanisme d'un l'appuie-tête réglable~~ ne doit pas subir de défaillance telle que l'appuie-tête puisse se déplacer vers le bas de plus de 25 mm. ».

<sup>1</sup> Selon les définitions contenues dans la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3), document ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6, par. 2 – [www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html](http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html).

Ajouter les nouveaux paragraphes 13.14 à 13.14.5, libellés comme suit :

- « 13.14 À compter de la date officielle d'entrée en vigueur de la série 11 d'amendements, aucune Partie contractante appliquant le présent Règlement ONU ne pourra refuser d'accorder ou d'accepter une homologation de type ONU en vertu dudit Règlement ONU tel que modifié par la série 11 d'amendements.
- 13.14.1 À compter du 1<sup>er</sup> septembre 2024, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ONU ne seront plus tenues d'accepter les homologations de type ONU établies conformément aux précédentes séries d'amendements, délivrées pour la première fois le 1<sup>er</sup> septembre 2024 ou ultérieurement.
- 13.14.2 Jusqu'au 1<sup>er</sup> septembre 2026, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ONU seront tenues d'accepter les homologations de type ONU établies conformément aux précédentes séries d'amendements, délivrées pour la première fois avant le 1<sup>er</sup> septembre 2024.
- 13.14.3 À compter du 1<sup>er</sup> septembre 2026, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ONU ne seront plus tenues d'accepter les homologations de type ONU délivrées en vertu des précédentes séries d'amendements audit Règlement ONU.
- 13.14.4 Nonobstant les dispositions du paragraphe 13.13.4, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ONU continueront de reconnaître les homologations de type ONU délivrées au titre des précédentes séries d'amendements audit Règlement ONU pour les véhicules non concernés par les modifications apportées par la série 11 d'amendements.
- 13.14.5 Les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ONU ne pourront refuser d'accorder des homologations de type ONU en vertu de l'une quelconque des précédentes séries d'amendements audit Règlement ONU, ou d'accorder des extensions pour les homologations en question. ».

Paragraphe 4.2, lire :

- « 4.2 Chaque homologation comporte l'attribution d'un numéro d'homologation dont les deux premiers chiffres (actuellement 10, correspondant à la série 10 d'amendements) indiquent la série d'amendements englobant les plus récentes modifications techniques majeures apportées au Règlement à la date de la délivrance de l'homologation.

**Un numéro d'homologation de type est attribué à chaque type de véhicule homologué, conformément à l'annexe 4 de l'Accord de 1958 (E/ECE/TRANS/505/Rev.3 et Amend.1).**

Une même Partie contractante ne peut attribuer ce numéro ni au même type de véhicule équipé d'autres types de sièges ou d'appuie-tête ou dont les sièges sont ancrés différemment sur le véhicule (qu'ils soient munis ou non d'un appuie-tête), ni à un autre type de véhicule. ».

Annexe 2, lire :

## « Annexe 2

### Exemples de marques d'homologation

Modèle A

(Voir les paragraphes 4.4, 4.4.1, 4.4.2 et 4.4.3 du présent Règlement ONU)

**Véhicules ayant au moins un siège muni, ou pouvant être muni, d'un appuie-tête**



$a = 8 \text{ mm min.}$

La marque d'homologation ci-dessus, apposée sur un véhicule, indique que le type de ce véhicule a été homologué aux Pays-Bas (E 4), en ce qui concerne la résistance des sièges munis, ou pouvant être munis, d'un appuie-tête, ainsi que les caractéristiques de ces appuie-tête, en application du Règlement ONU n° 17, sous le numéro d'homologation ~~10~~112439. Les deux premiers chiffres du numéro d'homologation signifient que le Règlement ONU n° 17 comprenait la série ~~10~~11 d'amendements lorsque l'homologation a été délivrée. La marque d'homologation ci-dessus indique aussi que le type de véhicule a été homologué en application du Règlement ONU n° 17 en ce qui concerne également la résistance des autres sièges du véhicule qui ne sont pas munis, ou ne peuvent être munis, d'un appuie-tête.

Modèle B

(Voir les paragraphes 4.4, 4.4.1 et 4.4.2 du présent Règlement ONU)

**Véhicules équipés de sièges non munis, ni ne pouvant être munis, d'un appuie-tête**



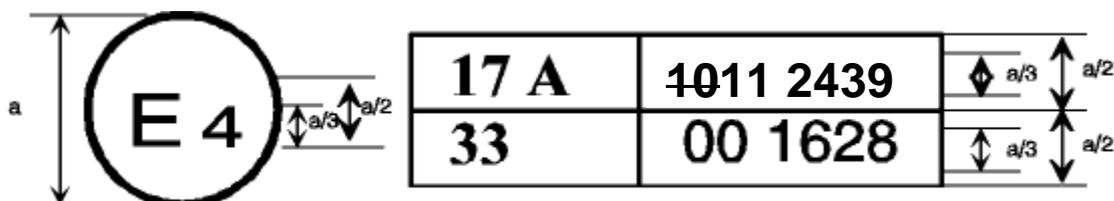
$a = 8 \text{ mm min.}$

La marque d'homologation ci-dessus, apposée sur un véhicule, indique que le type de ce véhicule a des sièges non munis, ni ne pouvant être munis, d'un appuie-tête, et qu'il a été homologué aux Pays-Bas (E 4), en ce qui concerne la résistance des sièges et de leur ancrage, en application du Règlement ONU n° 17, sous le numéro d'homologation ~~10~~112439. Les deux premiers chiffres du numéro d'homologation signifient que le Règlement ONU n° 17 comprenait la série ~~10~~11 d'amendements lorsque l'homologation a été délivrée.

## Modèle C

(Voir le paragraphe 4.5 du présent Règlement ONU)

## Véhicules ayant au moins un siège muni, ou pouvant être muni, d'un appuie-tête



a = 8 mm min.

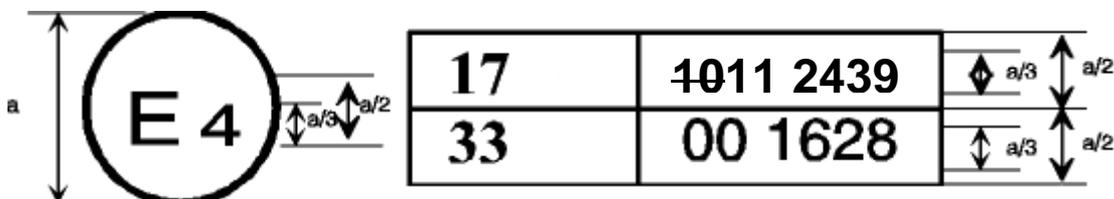
La marque d'homologation ci-dessus, apposée sur un véhicule, indique que le type de ce véhicule a au moins un siège muni ou pouvant être muni d'un appuie-tête et qu'il a été homologué aux Pays-Bas (E 4), en application des Règlements ONU n<sup>os</sup> 17 et 33<sup>1</sup>.

Les deux premiers chiffres des numéros d'homologation signifient qu'aux dates auxquelles les homologations respectives ont été délivrées, le Règlement ONU n<sup>o</sup> 17 comprenait la série ~~4011~~ d'amendements alors que le Règlement ONU n<sup>o</sup> 33 était encore sous sa forme originale. La marque d'homologation ci-dessus indique aussi que le type de véhicule a été homologué en application du Règlement ONU n<sup>o</sup> 17 en ce qui concerne également la résistance des autres sièges du véhicule qui ne sont pas munis, ou ne peuvent être munis, d'un appuie-tête.

## Modèle D

(Voir le paragraphe 4.5 du présent Règlement ONU)

## Véhicules équipés de sièges non munis, ni ne pouvant être munis, d'un appuie-tête



a = 8 mm min.

La marque d'homologation ci-dessus, apposée sur un véhicule, indique que le type de ce véhicule a des sièges non munis, ni ne pouvant être munis, d'un appuie-tête et qu'il a été homologué aux Pays-Bas (E 4), en application des Règlements ONU n<sup>os</sup> 17 et 33<sup>1</sup>. Les numéros d'homologation signifient qu'aux dates auxquelles les homologations respectives ont été délivrées, le Règlement ONU n<sup>o</sup> 17 comprenait la série ~~4011~~ d'amendements, alors que le Règlement ONU n<sup>o</sup> 33 était encore sous sa forme originale. ».

Annexe 13, paragraphe 2.1, lire :

« 2.1 Mise en place du siège

Régler l'appuie-tête **dans la position normale d'utilisation ou, dans le cas d'un appuie-tête réglable**, de telle manière que son sommet soit situé à l'une des valeurs de hauteur prescrites ci-après, sur l'une quelconque des positions de réglage de la distance tête/appuie-tête : ».

<sup>1</sup> Le deuxième numéro n'est donné qu'à titre d'exemple.

## II. Justification

1. Le texte actuel du paragraphe 5.7.4 (Maintien en hauteur d'un appuie-tête) concerne expressément les appuie-tête réglables. À notre avis, ce paragraphe et l'essai connexe décrit à l'annexe 13 visent à traduire la « prescription de haut niveau » suivante : un appuie-tête ne doit pas se déplacer vers le bas de plus de 25 mm lorsqu'une force de 500 N est appliquée à son sommet.
  2. Par conséquent, la même prescription fonctionnelle doit être également appliquée à un appuie-tête non réglable (une seule position d'utilisation).
  3. La présente proposition vise à rendre le texte actuel du Règlement ONU n° 17 conforme à l'objectif dudit Règlement ONU, afin de garantir que seuls des appuie-tête sûrs seront installés.
-