



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-quinzième session

Genève, 27-31 mai 2024

Point 8 de l'ordre du jour provisoire

Règlement ONU n° 17 (Résistance mécanique des sièges)**Proposition de série 12 d'amendements
au Règlement ONU n° 17 (Résistance mécanique des sièges)****Communication du groupe de travail informel de la protection
équitable des occupants du véhicule*, ****

Le texte ci-après, établi par le groupe de travail informel de la protection équitable des occupants du véhicule, vise à améliorer la protection offerte par les appuie-tête en optimisant la procédure d'essai. Les modifications qu'il est proposé d'apporter au texte actuel du Règlement ONU n° 17 figurent en caractères gras pour les ajouts et biffés pour les suppressions.

* Il a été convenu que le présent document serait publié après la date normale de publication en raison de circonstances indépendantes de la volonté du soumetteur.

** Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour 2024 tel qu'il figure dans le projet de budget-programme pour 2024 (A/78/6 (Sect. 20), tableau 20.5), 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 5.6.4, supprimer.

Les paragraphes 5.6.5 à 5.6.7 deviennent les paragraphes 5.6.4 à 5.6.6.

Ajouter les nouveaux paragraphes 13.15 à 13.15.5, libellés comme suit :

- « **13.15** À compter de la date officielle d'entrée en vigueur de la série 12 d'amendements, aucune Partie contractante appliquant le présent Règlement ne pourra refuser d'accorder ou d'accepter une homologation de type ONU en vertu dudit Règlement tel que modifié par la série 12 d'amendements.
- 13.15.1** À compter du 1^{er} septembre 2027, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement 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^{er} septembre 2027 ou ultérieurement.
- 13.15.2** Jusqu'au 1^{er} septembre 2029, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement seront tenues d'accepter les homologations de type ONU établies conformément aux précédentes séries d'amendements, délivrées pour la première fois avant le 1^{er} septembre 2027.
- 13.15.3** À compter du 1^{er} septembre 2029, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne seront plus tenues d'accepter les homologations de type délivrées en vertu des précédentes séries d'amendements audit Règlement.
- 13.15.4** Nonobstant les dispositions du paragraphe 13.15.3, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement continueront de reconnaître les homologations de type ONU délivrées en vertu des précédentes séries d'amendements audit Règlement ONU pour les véhicules non concernés par les modifications apportées par la série 12 d'amendements.
- 13.15.5** Les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne pourront refuser d'accorder des homologations de type ONU en vertu de l'une quelconque des précédentes séries d'amendements audit Règlement, ou d'accorder des extensions pour les homologations en question. ».

Annexe 5, paragraphe 1, lire :

- « 1. Objet
- ~~Démontrer la conformité avec les prescriptions du paragraphe 5.6.4 du présent Règlement relatives au déplacement conformément au paragraphe 2 de la présente annexe.~~
- Démontrer la conformité avec les prescriptions du paragraphe 5.7.2 du présent Règlement relatives au déplacement conformément au paragraphe 2 de la présente annexe.
- Démontrer la conformité avec les prescriptions du paragraphe 5.7.3 du présent Règlement relatives à la résistance conformément au paragraphe 3 de la présente annexe. ».

Annexe 5, paragraphe 2.5, supprimer.

Annexe 5, le paragraphe 2.6 devient le paragraphe 2.5.

Annexe 5, ajouter le nouveau paragraphe 2.6, libellé comme suit :

- « **2.6** Outre l'essai décrit au paragraphe 2.4, le service technique chargé des essais doit choisir un ou plusieurs points supplémentaires, l'appuie-tête étant placé dans la position d'utilisation la plus basse, où le déplacement vers l'arrière de la tête d'essai devrait être le plus important. La zone à

considérer est située au-dessus du plan perpendiculaire à la ligne de référence, à 540 mm du point R et entre deux plans verticaux longitudinaux passant à 85 mm de part et d'autre de la ligne de référence. ».

Annexe 8, paragraphe 1, lire :

« 1. **Objet**
Cette procédure d'essai a pour objet d'évaluer les discontinuités ~~à l'intérieur des appuie-tête ainsi que les discontinuités~~ entre le bas de l'appuie-tête et le sommet du dossier du siège, conformément aux prescriptions ~~des~~ **du** paragraphes ~~5.6.4 et~~ 5.6.5 du présent Règlement.

~~Les discontinuités à l'intérieur des appuie-tête sont mesurées au moyen d'une sphère conformément à la procédure décrite au paragraphe 2 de la présente annexe.~~

Les discontinuités entre le bas de l'appuie-tête et le sommet du dossier du siège sont mesurées soit au moyen d'une sphère conformément à la procédure décrite aux paragraphes 2.1 à 2.5 de la présente annexe soit, au gré du constructeur, en utilisant la procédure linéaire décrite au paragraphe 3 de la présente annexe. ».

Annexe 8, 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~~ **à la** figures 8-1, ~~8-2 et~~ 8-3. ».

Annexe 8, paragraphe 2.6, supprimer.

Annexe 8, figures 8-1 et 8-2, supprimer.

Annexe 8, la figure 8-3 devient la figure 8-1.

Annexe 8, paragraphe 3.3, lire :

« 3.3 La discontinuité entre le bas de l'appuie-tête et le sommet du dossier du siège est mesurée, dans le plan vertical longitudinal passant par le point R, comme étant la distance entre les deux plans parallèles définis ci-après (voir fig. ~~8-4~~ **8-2**) :

- a) Les deux plans sont perpendiculaires à la ligne de torse prévue ;
- b) L'un des plans est tangent au bas de l'appuie-tête ;
- c) L'autre plan est tangent au sommet du dossier du siège. ».

Annexe 8, la figure 8-4 devient la figure 8-2.

II. Justification

1. L'essai de déplacement de la tête d'essai a été mis au point pour limiter le déplacement vers l'arrière de la tête par rapport à la colonne vertébrale (au torse) afin de prévenir les blessures, par exemple les blessures à la nuque par coup de fouet, ou d'en réduire la gravité. C'est pourquoi le déplacement maximal de la tête d'essai par rapport au torse est limité à 102 mm.
2. Le problème que pose la procédure actuelle n'est pas lié à la prescription définie au paragraphe 5.7 en tant que telle, mais à la manière dont la conformité avec cette prescription est démontrée en suivant la procédure d'essai de l'annexe 5. La procédure d'essai actuelle vise uniquement à vérifier le déplacement de la tête d'essai à 65 mm du sommet (effectif) de l'appuie-tête et à l'intérieur d'une discontinuité, si cette dernière a une hauteur effective supérieure à 60 mm. Les dispositions à proprement parler indiquent que le déplacement de la tête d'essai doit être mesuré à différentes hauteurs et à l'intérieur des discontinuités. Dans la réalité, certains modèles d'appuie-tête présentent une discontinuité d'une taille inférieure ou égale à 60 mm qui, lors d'un essai, entraînerait un déplacement de plus de 102 mm. Ce cas de figure n'est pas prévu dans la procédure actuellement définie à l'annexe 5.

3. Dans d'autres cas, le sommet effectif de l'appuie-tête est constitué par un cadre tubulaire, et la zone située sous le tube supérieur n'est recouverte que de mousse (n'offrant qu'une protection limitée). Comme cette configuration n'est pas considérée comme constituant une discontinuité, elle ne fait pas l'objet des essais prévus par l'annexe 5.
4. À ce sujet, on peut également consulter le document informel GRSP-74-08, présenté à la session de décembre 2023 du Groupe de travail de la sécurité passive.
5. La présente proposition vise à conserver le même niveau d'exigence, mais en s'assurant que l'appuie-tête offre une protection sur toute sa hauteur, quelle que soit sa conception et indépendamment de l'existence ou non de discontinuités d'une taille inférieure, supérieure ou égale à 60 mm. Pour ce faire, le service technique est libre de sélectionner un ou plusieurs points supplémentaires pour la vérification du déplacement de la tête d'essai.
6. On suppose que l'occupant règle l'appuie-tête à la bonne hauteur. Par conséquent, dans le cas d'un appuie-tête réglable, les positions supplémentaires au-dessus de 540 mm sont vérifiées avec l'appuie-tête dans sa position d'utilisation la plus basse.
