



---

**Commission économique pour l'Europe****Comité des transports intérieurs****Forum mondial de l'harmonisation  
des Règlements concernant les véhicules****193<sup>e</sup> session**

Genève, 25-28 juin 2024

Point 17.7 de l'ordre du jour provisoire

**État d'avancement de l'élaboration de nouveaux RTM ONU****ou d'amendements à des RTM ONU existants :****RTM ONU n<sup>os</sup> 6 (Vitrage de sécurité), 7 (Appuie-tête)  
et 14 (Choc latéral contre poteau)****Autorisation d'élaborer des amendements aux RTM ONU  
n<sup>os</sup> 6, 7 et 14 visant à supprimer la référence à la machine  
tridimensionnelle de positionnement du point H****Communication du représentant des Pays-Bas\***

Le texte ci-après, établi par le représentant des Pays-Bas, vise à adapter les Règlements techniques mondiaux (RTM) ONU n<sup>os</sup> 6, 7 et 14 aux progrès techniques, pour supprimer les références à la machine tridimensionnelle de positionnement du point H (machine 3-D H) et faire figurer les schémas et spécifications y relatifs dans la Résolution mutuelle n<sup>o</sup> 1 (R.M.1). Il a été adopté par le Comité exécutif de l'Accord de 1998 (AC.3) à sa session de mars 2024 (ECE/TRANS/WP.29/1177, par. 161) et est fondé sur le document ECE/TRANS/WP.29/2024/32. La présente autorisation est communiquée au Groupe de travail de la sécurité passive (GRSP). Le présent document constituera un appendice au RTM ONU conformément aux dispositions des paragraphes 6.3.4.2, 6.3.7 et 6.4 de l'Accord de 1998.

---

\* 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. Objectif

1. La présente proposition a pour objet d'élaborer, dans le cadre de l'Accord de 1998, un amendement aux RTM ONU n<sup>os</sup> 6 (Vitrage de sécurité), 7 (Appuie-tête) et 14 (Choc latéral contre poteau) pour supprimer les références à la machine 3-D H et faire figurer les schémas et spécifications y relatifs dans la R.M.1 des Accords de 1958 et de 1998.

## II. Contexte

2. La machine 3-D H est utilisée dans le cadre de plusieurs Règlements et RTM ONU pour déterminer le point de référence de la place assise (point R) et l'angle de torsion d'un siège ou pour régler le point H et l'angle de torsion dans le but, par exemple, d'installer un mannequin dans une position spécifique. Selon leur date d'élaboration, ces Règlements peuvent comporter des incohérences au sujet de la procédure de mesure, du réglage et de la version de la machine 3-D H à utiliser et font parfois référence à des versions de la machine qui n'existent plus ou ne peuvent plus être étalonnées selon le protocole prescrit.

3. L'expert des Pays-Bas propose également d'élaborer un nouvel additif 6 à la R.M.1 concernant les spécifications et la procédure d'étalonnage de la machine 3-D H ainsi que la procédure de détermination du point H et de l'angle de torsion réel pour les places assises dans les véhicules à moteur. Cet additif devra être appliqué dans tous les Règlements et RTM ONU visés.

## III. Proposition d'amendements

### A. Justification technique

#### a) Contexte

4. En ce qui concerne la machine 3-D H, les Règlements et RTM ONU actuels font référence à la norme ISO 6549:1980, à la norme ISO 6549:1999, à la norme ISO 6549 sans préciser de version ou à différentes révisions de la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3).

5. Soit les Règlements et RTM ONU actuels comportent une procédure de détermination du point H et de l'angle de torsion dans leur texte, soit ils font référence à la norme ISO ou à la R.E.3, soit ils ne mentionnent aucune procédure spécifique de mesure.

6. Les Règlements et RTM ONU actuels manquent souvent d'instructions claires sur la manière de régler le bas de la jambe et la cuisse de la machine 3-D H pour mesurer le point H.

7. Il existe plusieurs procédures d'étalonnage de la machine 3-D H.

#### b) Préoccupations

- i) Manque de clarté en ce qui concerne la version de la machine 3-D H à utiliser ;
- ii) Référence à d'anciennes spécifications d'une machine 3-D H qui ne serait plus disponible sur le marché depuis plusieurs années ;
- iii) Écart entre les pratiques courantes et les procédures et spécifications obsolètes ;
- iv) Manque de clarté en ce qui concerne la marge de tolérance en matière d'étalonnage de la machine 3-D H.

#### c) Justification de la proposition

8. L'additif 6 à la R.M.1 comprendra les spécifications et la procédure d'étalonnage de la machine 3-D H et la procédure de détermination du point H et de l'angle de torsion réel pour les places assises dans les véhicules à moteur.

9. Proposition d'ajout d'un renvoi à la R.M.1 dans les RTM 6, 7 et 14, qui remplacerait les dispositions incomplètes et incohérentes faisant référence aux spécifications et à la procédure de mesure de la machine 3-D H.

## B. Amendements proposés

10. Les amendements proposés sont résumés ci-dessous.

### a) RTM ONU n° 6 (Vitrages de sécurité)

*Paragraphe 3.13.2, lire :*

« 3.13.2 Point "H", le centre de pivotement entre le tronc et la cuisse de la machine 3-D H installée sur un siège de véhicule. La machine 3-D H correspond à celle décrite dans l'additif 6 à la R.M.1. Les coordonnées du point "H" sont déterminées par rapport aux points repères définis par le constructeur du véhicule, conformément au système de référence à trois dimensions défini dans l'additif 6 à la R.M.1. ».

### b) RTM ONU n° 7 (Appuie-tête)

*Dans l'intégralité du document,*

« Annexe 10 », « Annexe 11 » et « Annexe 12 »

deviennent

« Additif 6 à la R.M.1 ».

*Supprimer* les annexes 10, 11 et 12.

### c) RTM ONU n° 14 (Choc latéral contre poteau)

*Chapitre 12, les paragraphes 106 à 108, se lisent actuellement comme suit :*

« 106. La "procédure de détermination du point H du mannequin et de l'angle réel de torse" a été adaptée à partir des procédures de détermination de ces deux paramètres dans le RTM n° 7 et les Règlements n°s 94 et 95. Les prescriptions relatives au réglage de l'angle d'inclinaison du dossier ont été alignées sur celles du projet de norme ISO/DIS 17949:2012.

107. Le mannequin servant à déterminer le point H et l'angle réel de torse est celui défini et utilisé dans la norme SAE J826 1995. Il correspond au mannequin 3-D H utilisé dans le RTM n° 7 et à celui décrit dans la norme ISO 6549:1999.

108. Il a été envisagé d'incorporer les caractéristiques – notamment des tolérances plus détaillées – du mannequin 3-D H dans un additif à la Résolution mutuelle (sur les instruments d'essai). Il a cependant été décidé que cette question ne relevait pas du groupe de travail informel mais d'autres RTM, ainsi que d'un certain nombre de Règlements. ».

Créer une nouvelle section « I » qui comprendra le nouveau paragraphe 156 expliquant le contexte des nouveaux renvois à l'additif 6 de la R.M.1.

*Dans l'intégralité du document,*

« Annexe 3 »

devient

« Additif 6 à la R.M.1 ».

*Supprimer* l'annexe 3.