



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/WP.29/2005/22  
8 décembre 2004

FRANÇAIS  
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Forum mondial de l'harmonisation des Règlements  
concernant les véhicules (WP.29)

(Cent trente-cinquième session, 8-11 mars 2005,  
points 5.3 et B.2.5.8 de l'ordre du jour)

PROPOSITION TENDANT À L'ÉLABORATION D'UN RÈGLEMENT TECHNIQUE  
MONDIAL CONCERNANT LES APPUIE-TÊTE

Communication du représentant des États-Unis d'Amérique

Note: Le présent document contient une proposition de règlement technique mondial (rtm) concernant les appuie-tête des véhicules, relevant de l'Accord de 1998 concernant l'établissement de règlements techniques mondiaux applicables aux véhicules à roues, ainsi qu'aux équipements et pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues. Ce texte est basé sur un document informel (document WP.29-134-12) lors de la cent trente-quatrième session (TRANS/WP.29/1037, par. 93). Il est soumis au WP.29 et à l'AC.3 par les États-Unis d'Amérique pour examen.

Le présent document est un document de travail distribué pour examen et commentaires. Quiconque l'utilise à d'autres fins en porte l'entière responsabilité. Les documents sont également disponibles via Internet:

<http://www.unece.org/trans/main/welcwp29.htm>

## **A. Objectif de la proposition**

Entre 1988 et 1996, les États-Unis d'Amérique ont enregistré un nombre moyen annuel de 805 580 blessures à la nuque par coup de fouet (lésion sans contact de classe 1 sur l'échelle AIS) sur l'ensemble des accidents de voitures particulières et de véhicules mixtes ou utilitaires légers (petits camions, véhicules de tourisme à usages multiples et fourgonnettes) survenus, dont 272 464 consécutives à un choc arrière. Dans le cadre des accidents avec choc arrière, les blessures à la nuque par coup de fouet ont coûté en 2002 en moyenne 9 994 dollars (dont 6 843 dollars de coûts économiques et 3 151 dollars en termes de conséquences sur la qualité de vie, à l'exclusion des dégâts matériels), soit un coût annuel total avoisinant les 2,7 milliards. Bien que les occupants des places avant latérales soient les plus souvent touchés, ce type de blessure concerne aussi les passagers arrière. Sur la même période, le nombre d'occupants des sièges latéraux arrière ainsi blessés était évalué à 5 440 par chaque année.

La présente proposition a pour objet d'élaborer un règlement technique mondial (rtm) amélioré et harmonisé concernant les appuie-tête, qui relèverait de l'Accord mondial de 1998. Les travaux d'élaboration d'un tel règlement donneront la possibilité d'examiner la plus grande partie des problèmes concernant la sécurité au niveau international ainsi que les nouvelles solutions techniques dont on dispose.

Les États-Unis travaillent actuellement à l'amélioration de leur réglementation concernant les appuie-tête afin d'en rendre les prescriptions plus strictes. En 1982, ils ont évalué l'efficacité des appuie-tête installés conformément à la réglementation en vigueur et en ont conclu que les appuie-tête intégrés étaient efficaces à 17 % en termes de réduction des blessures à la nuque par coup de fouet lors de chocs arrière, contre une efficacité de 10 % seulement pour les appuie-tête réglables. La réglementation CEE relative aux appuie-tête, nettement plus stricte que celle en vigueur actuellement aux États-Unis, a servi de base à l'élaboration de la nouvelle norme des États-Unis.

Les efforts entrepris par les États-Unis pour améliorer leur réglementation offrent une excellente occasion à la communauté internationale d'élaborer un rtm dans le domaine. Toutes les parties pourraient tirer bénéfice de l'harmonisation des règlements concernant les appuie-tête et des améliorations fondées sur les nouvelles technologies qui pourraient y être apportées. Les autorités bénéficieraient du renforcement de la sécurité des appuie-tête, d'une meilleure utilisation des ressources et de l'harmonisation des prescriptions. Les fabricants profiteraient de la réduction des dépenses engagées pour concevoir, tester et fabriquer les nouveaux modèles. Enfin, le consommateur serait lui aussi gagnant car il aurait un choix plus étendu de véhicules fabriqués conformément à des normes plus exigeantes et reconnues internationalement et offrant un meilleur niveau de sécurité à un moindre prix.

## **B. Description du règlement proposé**

Le règlement technique mondial devrait contenir des prescriptions applicables aux appuie-tête visant à réduire la fréquence et la gravité des blessures à la nuque en cas de choc arrière notamment. Le règlement technique envisagé s'inspirera des règlements CEE n<sup>os</sup> 17 et 25 et de la Federal Motor Vehicle Safety Standard n<sup>o</sup> 202 des États-Unis concernant la sécurité des véhicules à moteur récemment mise à jour. Deux des prescriptions récemment proposées de cette norme sont particulièrement importantes et ne figurent dans aucun autre règlement publié. La première propose de limiter la distance séparant la tête de l'appuie-tête (écart

nuque/appuie-tête). La seconde propose un nouvel essai dynamique, comme moyen facultatif de vérification de la conformité. Les États-Unis d'Amérique élaboreront un tableau qui facilitera la comparaison entre les normes actuelles et le soumettront au GRSP sous la forme d'un document informel. Il sera également tenu compte dans les prescriptions du projet de rtm des conclusions des recherches et des essais supplémentaires réalisés par les Parties contractantes depuis la promulgation des règlements existants. De nouvelles prescriptions pourraient alors être proposées.

Les éléments du rtm qui posent problème au Groupe de travail seront mis en évidence et traités conformément au protocole établi par l'AC.3 et le WP.29. Le projet de rtm sera élaboré conformément au modèle adopté par le WP.29 (TRANS/WP.29/882).

### **C. Réglementations et directives en vigueur**

Les normes et les règlements suivants seront pris en considération pendant l'élaboration du nouveau règlement technique mondial concernant les appuie-tête.

- Règlement n° 17 de la CEE – Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne les sièges, leur ancrage et les appuie-tête
- Règlement n° 25 de la CEE – Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des appuie-tête incorporés ou non dans les sièges des véhicules
- Directive européenne 74/408, concernant l'aménagement intérieur des véhicules à moteur
- Directive européenne 96/037, portant adaptation au progrès technique de la Directive 74/408/CEE du Conseil relative à l'aménagement intérieur des véhicules à moteur (résistance des sièges et de leur ancrage)
- Directive européenne 78/932/CEE, concernant les appuie-tête des sièges des véhicules à moteur
- United States of America Code of Federal Regulations (CFR) Title 49: Transportation; Part 571.202: Head Restraints
- Australian Design Rule 3/00, Seats and Seat Anchorages
- Australian Design Rule 22/00, Head Restraints
- Japan Safety Regulation for Road Vehicles Article 22 – Seat
- Japan Safety Regulation for Road Vehicles Article 22-4 – Head Restraints, etc.
- Règlement canadien sur la sécurité des véhicules automobiles, Norme 202 – Appuie-tête
- International Voluntary Standards – SAE J211/1 revised March 1995 – Instrumentation for Impact Test – Part 1 – Electronic

-----