

DIRECTIVE DE LA COMMISSION

du 30 octobre 1990

portant adaptation au progrès technique de la directive 76/115/CEE du Conseil concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux ancrages des ceintures de sécurité des véhicules à moteur

(90/629/CEE)

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

Article 2

vu le traité instituant la Communauté économique européenne,

vu la directive 76/115/CEE du Conseil, du 18 décembre 1975, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux ancrages des ceintures de sécurité des véhicules à moteur ⁽¹⁾, modifiée en dernier lieu par la directive 82/318/CEE de la Commission ⁽²⁾, et notamment son article 6,

considérant que l'expérience pratique et l'évolution de la technique démontrent qu'il est possible de renforcer la sécurité routière en appliquant des prescriptions similaires aux dispositions existantes aux véhicules de la catégorie M₂ d'une masse totale admissible supérieure à 3 500 kilogrammes et de la catégorie M₃ (autobus), non visés jusqu'à présent, et d'étendre globalement les prescriptions existantes aux places assises non encore visées des autres véhicules;

considérant que l'expérience révèle qu'il y a lieu d'apporter de légères adaptations aux définitions et prescriptions existantes;

considérant qu'il convient d'améliorer la protection contre le risque de glissement sous la ceinture de sécurité; que cette amélioration peut être apportée par un changement de l'emplacement des ancrages des ceintures de sécurité et/ou de la conception de sièges; qu'une méthode d'essai doit être mise au point permettant de prouver l'amélioration du niveau de sécurité;

considérant que les dispositions de la présente directive sont conformes à l'avis du comité pour l'adaptation au progrès techniques des directives visant l'élimination des entraves techniques aux échanges dans le secteur des véhicules à moteur,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

L'annexe I de la directive 76/115/CEE est modifiée conformément à l'annexe à la présente directive.

⁽¹⁾ JO n° L 24 du 30. 1. 1976, p. 6.

⁽²⁾ JO n° L 139 du 19. 5. 1982, p. 9.

1. À partir du 1^{er} mai 1991, les États membres ne peuvent, pour des motifs concernant les ancrages de ceintures de sécurité,

— ni refuser, pour un type de véhicule à moteur, la réception CEE ou la délivrance d'une copie du document prévu à l'article 10 paragraphe 1 de la directive 70/156/CEE du Conseil ⁽³⁾ ou la réception de portée nationale,

— ni interdire la première mise en circulation des véhicules,

si les ancrages de ce type de véhicule ou de ces véhicules répondent aux dispositions de la directive 76/115/CEE, telle que modifiée par la présente directive.

2. À partir du 1^{er} juillet 1992, les États membres

— ne peuvent plus délivrer la copie du document prévu à l'article 10 paragraphe 1 dernier tiret de la directive 70/156/CEE pour un type de véhicule,

— peuvent refuser la réception de portée nationale pour un type de véhicule

dont les ancrages ne répondent pas aux dispositions de la directive 76/115/CEE telle que modifiée par la présente directive.

3. À partir du 1^{er} juillet 1997, les États membres peuvent interdire la mise en circulation des véhicules dont les ancrages ne répondent pas aux dispositions de la directive 76/115/CEE modifiée par la présente directive.

Article 3

La Commission procède, au plus tard le 31 décembre 1992, à un nouvel examen des dispositions de la directive 76/115/CEE, et notamment du point 4.4.3 de son annexe I, afin de renforcer la protection contre les risques de glissement par-dessous la ceinture de sécurité, cet examen pouvant aboutir à la définition de nouvelles mesures et des méthodes d'essais dynamiques y associées.

⁽³⁾ JO n° L 42 du 23. 2. 1970, p. 1.

Article 4

Les États membres mettent en vigueur les dispositions nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 1^{er} mai 1991. Ils en informent immédiatement la Commission.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

Article 5

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le 30 octobre 1990.

Par la Commission
Martin BANGEMANN
Vice-président

ANNEXE

L'annexe I est modifiée comme suit.

Après le point 1.6, un nouveau point 1.6.1 est ajouté:

- «1.6.1. *siège de passager avant*, tout siège dont "le point H le plus avancé se situe dans ou devant le plan transversal vertical passant par le point R du conducteur».

Le point 4.2.1.1 est modifié comme suit:

«... comportant des rétracteurs. La présente prescription ne s'applique pas aux véhicules pour lesquels, conformément au point 4.3, les ceintures sous-abdominales ne sont autorisées que pour les places assises latérales avant. Si les ancrages ...»

Le point 4.3 est remplacé par le texte suivant:

- «4.3. Nombre minimal d'ancrages à prévoir
- 4.3.1. Tous les véhicules de catégories M et N (à l'exception des véhicules de la catégorie M₂ de plus de 3,5 tonnes et de la catégorie M₃, qui comportent des places spécialement destinées à des voyageurs debout) doivent être équipés d'ancrages de ceintures de sécurité qui satisfont aux exigences de la présente directive.
- 4.3.2. Le nombre minimal d'ancrages à prévoir pour chaque place assise faisant face à l'avant est fixé par les dispositions de l'appendice 1.
- 4.3.3. Cependant, pour les places assises latérales (autres que les places avant) des véhicules de la catégorie M₁, signalées par le symbole Ø à l'appendice 1, deux ancrages inférieurs sont permis lorsque le siège est séparé de la paroi latérale du véhicule la plus proche par un passage destiné à permettre aux passagers d'accéder à d'autres parties du véhicule. Un espace entre un siège et la paroi latérale est considéré comme un passage lorsque la distance entre cette paroi latérale, toutes portes fermées, et un plan longitudinal vertical passant par le milieu du siège concerné — mesuré au point R et perpendiculairement au plan longitudinal médian du véhicule — est supérieure à 500 mm.
- 4.3.4. Pour les places centrales avant signalées à l'appendice 1 par le symbole *, deux ancrages inférieurs sont considérés comme suffisants lorsque le pare-brise est situé en dehors de la zone de référence définie à l'annexe II de la directive 74/60/CEE; lorsque le pare-brise est situé à l'intérieur de la zone de référence, trois ancrages sont requis.
- En ce qui concerne les ancrages, le pare-brise est considéré comme faisant partie de la zone de référence lorsqu'il peut entrer en contact statique avec le dispositif d'essai selon la méthode décrite à l'annexe II de la directive 74/60/CEE.
- 4.3.5. Pour toutes les places assises signalées à l'appendice 1 par le symbole ≠, chaque place exposée au sens du point 4.3.6 doit être équipée de deux ancrages inférieurs.
- 4.3.6. Une "place exposée" est une place où il n'y a pas un "écran de protection" devant le siège, dans un espace compris:
- entre deux plans horizontaux, dont l'un passe par le point H et l'autre est situé à 400 mm au-dessus du précédent,
 - entre deux plans verticaux longitudinaux symétriques par rapport au point H et distants entre eux de 400 mm,
 - en arrière d'un plan vertical transversal distant du point H de 1,30 m.

Au sens de la présente prescription, on entend par "écran de protection" une surface avec une résistance appropriée et ne comportant pas de discontinuités telle que, si on projette une sphère de 165 mm de diamètre suivant une direction horizontale longitudinale passant par un point quelconque de l'espace défini ci-dessus et par le centre de la sphère, il n'existe dans l'écran de protection aucune ouverture par laquelle on puisse faire passer la projection géométrique de la sphère.

Un siège est considéré être une "place exposée" lorsque les écrans de protection à l'intérieur de l'espace défini ci-dessus ont une surface cumulée inférieure à 800 cm².

- 4.3.7. Pour tout strapontin, ainsi que pour toutes les places d'un véhicule quelconque qui ne sont pas visées par les points 4.3.1 à 4.3.5, il n'est pas prescrit d'ancrages. Cependant, si le véhicule comporte des ancrages pour de tels plans, lesdits ancrages doivent satisfaire aux dispositions de la présente directive.

Deux ancrages inférieurs suffisent dans ce cas.»

Le point 4.4.3 se lit comme suit:

- «4.4.3. *Emplacement des ancrages effectifs inférieurs (voir appendice 2)*

- 4.4.3.1. Sièges avant des véhicules de la catégorie M_1

Dans les véhicules à moteur de la catégorie M_1 , l'angle α_1 (côté opposé à la boucle) doit être compris entre 30 et 80°, et l'angle α_2 (côté boucle) doit être compris entre 45 et 80°. Ces deux fourchettes doivent être respectées dans toutes les positions normales de réglage longitudinal des sièges avant. Lorsque au moins un des angles α_1 et α_2 est constant dans toutes les positions normales d'utilisation, sa valeur doit être de $60 \pm 10^\circ$.

Dans le cas des sièges réglables au moyen d'un dispositif visé au point 1.12, ayant un angle d'inclinaison inférieur à 20° (voir annexe III figure 1), l'angle α_1 peut être inférieur à la valeur minimale (30°) prescrite ci-dessus, à condition que, dans aucune position d'utilisation normale du siège, il ne soit inférieur à 20°.

- 4.4.3.2. Sièges arrières des véhicules de la catégorie M_1

Dans les véhicules à moteur de la catégorie M_1 , les angles α_1 et α_2 doivent être compris entre 30 et 80° pour tous les sièges arrière. Dans le cas des sièges arrière réglables, les valeurs susmentionnées doivent être respectées dans toutes les positions normales de réglage longitudinal.

- 4.4.3.3. Sièges avant des véhicules des catégories autres que M_1

Dans les véhicules à moteur des catégories autres que M_1 , les angles α_1 et α_2 doivent être compris entre 30 et 80° dans toutes les positions normales de conduite des sièges avant. Lorsque, dans le cas de sièges avant de véhicules d'une masse maximale inférieure à 3,5 tonnes, au moins un des angles α_1 et α_2 est constant dans toutes les positions normales d'utilisation, sa valeur doit être de $60 \pm 10^\circ$.

- 4.4.3.4. Sièges arrière et sièges avant ou arrière spéciaux des véhicules des catégories autres que M_1

Dans le cas

- des banquettes,
- des sièges réglables (avant et arrière) munis d'un dispositif de réglage tel que décrit au point 1.12, ayant un angle d'inclinaison inférieur à 20° (voir annexe III figure 1)

et

- des autres sièges arrière

de véhicules des catégories autres que M_1 , les angles α_1 et α_2 peuvent être compris entre 20 et 80° dans toutes les positions normales d'utilisation. Lorsque, dans le cas de sièges avant de véhicules d'une masse maximale inférieure à 3,5 tonnes, au moins un des angles α_1 et α_2 est constant dans toutes les positions normales d'utilisation, sa valeur doit être de $60 \pm 10^\circ$.

L'ancien point 4.4.3.3 devient le point 4.4.3.5.

Le texte suivant est ajouté à la fin du point 4.4.4.1:

«Lorsque deux portes sont prévues pour donner accès aux sièges avant et arrière et que l'ancrage supérieur est installé sur le montant central, le système doit être conçu de manière à ne pas entraver l'entrée ou la sortie des passagers et du conducteur.»

Un nouveau point 5.2.4 est ajouté après le point 5.2.3:

- «5.2.4. Si une autre méthode d'essai que celle prescrite aux paragraphes 5.2.1 à 5.2.3 de la présente directive est utilisée, la preuve de son équivalence doit être fournie.»

La point 5.3.5.3 est remplacé par le texte suivant:

- «5.3.5.3. Lorsqu'un constructeur livre son véhicule avec des ceintures de sécurité, les ancrages correspondants peuvent, à la demande du constructeur, être seulement soumis à un essai au cours duquel les efforts leur sont transmis au moyen d'un dispositif reproduisant la géométrie des ceintures de sécurité destinées à être fixées à ces ancrages.»

Le point 5.3.6 est remplacé par le texte suivant:

- «5.3.6. Lorsque les places latérales et les places centrales ne sont pas pourvues d'ancrages supérieurs, l'ancrage inférieur doit être soumis à l'essai prescrit au point 5.4.3 au cours duquel les efforts leur sont transmis au moyen d'un dispositif reproduisant la géométrie d'une ceinture sous-abdominale.»

Le point 5.4.1.2 est remplacé par le texte suivant:

- «5.4.1.2. Pour les véhicules des catégories M₁ et N₁, une charge d'essai de 1 350 daN $\pm$ 20 daN est appliquée à un dispositif de traction (voir annexe IV figure 2) relié aux ancrages de la même ceinture, au moyen d'un dispositif reproduisant la géométrie de la sangle située à la partie supérieure du torse.

Pour les véhicules des catégories M₂ et N₂, la charge d'essai est fixée à 675 daN $\pm$ 20 daN.

Pour les véhicules des catégories M₃ et N₃, la charge d'essai est fixée à 450 $\pm$ 20 daN.

Le point 5.4.1.3 est remplacé par le texte suivant:

- «5.4.1.3. Simultanément, une force de traction fixée à 1 350 daN $\pm$ 20 daN pour les véhicules des catégories M₁ et N₁ est appliquée à un dispositif de traction (voir annexe IV figure 1) relié aux deux ancrages inférieurs.

Pour les véhicules des catégories M₂ et N₂, cette charge d'essai est fixée à 675 $\pm$ 20 daN.

Pour les véhicules des catégories M₃ et N₃, cette charge d'essai est fixée à 450 daN $\pm$ 20 daN.»

Le point 5.4.2.1 est remplacé par le texte suivant:

- «5.4.2.1. Pour les véhicules des catégories M₁ et N₁, une charge d'essai de 1 350 daN $\pm$ 20 daN est appliquée à un dispositif de traction (voir annexe IV figure 2) relié à l'ancrage supérieur et à l'ancrage inférieur opposé de la même ceinture en utilisant, s'il est fourni par le fabricant, un rétracteur fixé à l'ancrage supérieur.

Pour les véhicules des catégories M₂ et N₂, la charge d'essai est fixée à 675 daN $\pm$ 20 daN.

Pour les véhicules des catégories M₃ et N₃, la charge d'essai est fixée à 450 daN $\pm$ 20 daN.»

Le point 5.4.2.2 est remplacé par le texte suivant:

- «5.4.2.2. Simultanément, une force de traction fixée à 1 350 daN $\pm$ 20 daN pour les véhicules des catégories M₁ et N₁ est appliquée à un dispositif de traction (voir annexe IV figure 1) relié aux ancrages inférieurs.

Pour les véhicules des catégories M₂ et N₂, la charge d'essai est fixée à 675 daN $\pm$ 20 daN.

Pour les véhicules des catégories M₃ et N₃, la charge d'essai est fixée à 450 daN $\pm$ 20 daN.»

Le point 5.4.3 est remplacé par le texte suivant:

- «5.4.3. *Essai en configuration de ceintures de sécurité sous-abdominales*

Pour les véhicules des catégories M₁ et N₁, une charge d'essai de 2 225 daN $\pm$ 20 daN est appliquée à un dispositif de traction (voir annexe IV figure 1), relié aux deux ancrages inférieurs.

Pour les véhicules des catégories M₂ et N₂, la charge d'essai est fixée à 1 100 daN $\pm$ 20 daN.

Pour les véhicules des catégories M₃ et N₃, la charge d'essai est fixée à 740 daN $\pm$ 20 daN.»

- 5.4.4.2. La phrase qui a été ajoutée par la directive 82/318/CEE est remplacée par le texte suivant:

«Pour les véhicules des catégories M₂ et N₂, cette force doit être égale à dix fois le poids du siège complet; pour les catégories M₃ et N₃, elle doit être égale à 6,6 fois le poids du siège complet.»

Les points 5.4.5.2 et 5.4.5.3 sont remplacés par le texte suivant sous le point 5.4.5.2:

- «5.4.5.2. Simultanément, une force de traction fixée à 1 350 daN $\pm$ 20 daN pour les véhicules des catégories M₁ et N₁ est appliquée à un dispositif de traction (voir annexe IV figure 3) relié aux deux ancrages inférieurs.

Pour les véhicules des catégories M₂ et N₂, la charge d'essai est fixée à 675 daN $\pm$ 20 daN.

Pour les véhicules des catégories M₃ et N₃, la charge d'essai est fixée à 450 daN $\pm$ 20 daN.»

L'annexe I est complétée par les appendices 1 et 2 figurant ci-après.

«Appendice 1

NOMBRE MINIMAL D'ANCRAGES

Catégorie	Places latérales			Places centrales	
	Avant		Autres que avant	Avant	Autres que avant
	Conducteur	Passager			
M ₁	3	3	Ø 3	*	2
M ₂ ≤ 3,5 t	3	3	#	*	#
M ₂ > 3,5 t	3	3	#	2	#
M ₃	3	3	#	2	#
N ₁	3	3	#	*	#
N ₂	3	3	#	*	#
N ₃	3	3	#	*	#

Notes

2: deux ancrages inférieurs permettant l'installation d'une ceinture sous-abdominale.

*: renvoi au point 4.3.4.

#: renvoi aux points 4.3.5 et 4.3.6.

3: deux ancrages inférieurs et un ancrage supérieur permettant l'utilisation d'une ceinture de sécurité à trois points à l'exception des sièges latéraux avant des véhicules de catégorie M₁, N₁ et M₂ ayant une masse maximale ne dépassant pas 3,5 tonnes et pour lesquels les ancrages doivent permettre l'utilisation d'une ceinture de sécurité de type A.

Ø: renvoi au point 4.3.3.»

«Appendice 2

EMPLACEMENT DES ANCRAGES INFÉRIEURS: PRESCRIPTIONS RELATIVES AUX ANGLES α (°)

	Anciennes prescriptions		Nouvelles prescriptions	
	M ₁	autres que M ₁	M ₁	autres que M ₁
Avant (places latérales et centrales)				
— côté boucle	30 – 80	30 – 80	45 – 80	30 – 80
— autre que côté boucle	30 – 80	30 – 80	30 – 80	30 – 80
— angle constant	50 – 70	30 – 80	50 – 70	50 – 70
— banquette	30 – 80	20 – 80		
— côté boucle			45 – 80	20 – 80
— autre que côté boucle			30 – 80	20 – 80
— siège réglable à inclinaison < 20°	20 – 80	20 – 80	20 – 80 45 – 80 (*)	20 – 80
Arrière (places latérales et centrales)	20 – 80	20 – 80	30 – 80	20 – 80
Strapontins	Aucun ancrage requis. Si des ancrages sont aménagés, voir les prescriptions relatives aux angles pour les places avant et arrière.			

(*) «autre que côté boucle» (α₁): 20 – 80°

«côté boucle» (α₂): 45 – 80°

(Dans les deux cas, si l'angle n'est pas constant: voir le point 4.4.3.1.)»