



Transports Canada
Sécurité des véhicules automobiles

Transport Canada
Motor Vehicle Safety

DOCUMENT DE NORMES TECHNIQUES N° 212, Révision 0R

Cadre de pare-brise

Le texte du présent document est basé sur la norme
Federal Motor Vehicle Safety Standard No. 212,
intitulée *Windshield Mounting*, publiée dans le
Code of Federal Regulations des États-Unis, titre 49,
partie 571, révisé le 1^{er} octobre 2012.

Date de publication:	le 13 février 2013
Date d'entrée en vigueur:	le 13 février 2013
Date de conformité obligatoire:	le 13 août 2013

(This document is also available in English)

Introduction

Conformément à l'article 12 de la *Loi sur la sécurité automobile*, un document de normes techniques (DNT) reproduit un texte réglementaire d'un gouvernement étranger (par ex., une *Federal Motor Vehicle Safety Standard* publiée par la *National Highway Traffic Safety Administration* des États-Unis). Conformément à la *Loi*, le [Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles](#) (RSVA) peut modifier ou exclure certaines dispositions incluses dans un DNT ou prescrire des exigences supplémentaires. En conséquence, il est recommandé d'utiliser un DNT conjointement avec la *Loi* et le règlement pertinent. À titre indicatif, lorsque le règlement correspondant comporte des exigences supplémentaires, des notes en bas de page indiquent le numéro du paragraphe portant la modification.

Les DNT sont révisés de temps à autre afin d'y incorporer les modifications apportées au document de référence et un avis de révision est publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada*. Un numéro de révision est assigné à tous les DNT, « Révision 0 » indiquant la version originale.

Identification des changements

Afin de faciliter l'incorporation d'un DNT, certains changements de nature non technique peuvent être apportés au texte réglementaire étranger. Il peut s'agir de la suppression de mots, d'expressions, de figures ou de passages qui ne s'appliquent pas aux termes de la loi ou du règlement, de la conversion d'unités impériales en unités métriques, de la suppression de dates périmées et de remaniements mineurs du texte. Les ajouts sont soulignés, et les dispositions qui ne s'appliquent pas sont ~~rayées~~. Lorsqu'un passage complet a été supprimé, il est remplacé par « [PASSAGE NON REPRODUIT] ». Des changements sont aussi apportés dans les exigences relatives aux rapports ou dans la référence à un texte réglementaire étranger qui ne s'applique pas au Canada. Par exemple, le nom et l'adresse du Department of Transportation des États-Unis sont remplacés par ceux du ministère des Transports.

Date d'entrée en vigueur et date de conformité obligatoire

La date d'entrée en vigueur d'un DNT est la date de publication du règlement qui l'incorpore par renvoi ou de l'avis de révision dans la *Gazette du Canada*, et celle à laquelle la conformité volontaire est permise. La date de conformité obligatoire est celle à laquelle il est obligatoire de se conformer aux exigences d'un DNT. Si les dates d'entrée en vigueur et de conformité obligatoire sont différentes, les exigences antérieures à la date d'entrée en vigueur du DNT ou celles du présent DNT peuvent être observées jusqu'à la date de conformité obligatoire. Dans le cas d'un nouveau DNT ou lorsqu'un DNT est révisé et incorporé par renvoi par une modification au règlement, la date de conformité obligatoire est précisée par le règlement, et peut être la même que celle d'entrée en vigueur. Dans le cas d'une révision d'un DNT sans modification corrélatrice au règlement l'incorporant, la date de conformité obligatoire est six mois après la date d'entrée en vigueur.

Version officielle des documents de normes techniques

La version PDF est une réplique du DNT publié par le Ministère et elle doit être utilisée aux fins d'interprétation et d'application juridiques.

Tables des matières

Introduction	i
S1. Portée	1
S2. But	1
S3. Domaine d'application	1
S4. Définitions	1
S5. Exigences	1
S6. Conditions d'essai	1

S1. Portée

~~La présente norme~~ Le présent document de normes techniques (DNT) établit des exigences en matière de retenue des pare-brise des véhicules automobiles lors d'un accident.

S2. But

Le but de la DNT ~~présente norme~~ est de diminuer les blessures et les décès en cas d'accident en s'assurant que le pare-brise du véhicule reste en place lors d'un accident, en utilisant pleinement les propriétés de résistance à la pénétration et d'évitement de blessures du vitrage du pare-brise et en empêchant que les occupants du véhicule en soient éjectés.

S3. Domaine d'application

[PASSAGE NON REPRODUIT]

S4. Définition

« **Système de retenue passive** » désigne un système qui respecte les exigences en matière de protection des occupants en cas d'accident établies au point S5 de la norme 208 du Code of Federal Regulations des États-Unis, titre 49, partie 571, par des moyens qui ne nécessitent aucune action de la part des occupants du véhicule (*passive restraint system*).

S5. Exigences

Lorsque le véhicule se déplaçant longitudinalement vers l'avant à une vitesse d'au plus 48 km/h heurte une barrière fixe pour essais de collision perpendiculaire à l'axe de déplacement du véhicule, selon les conditions énumérées au point S6, le cadre du pare-brise du véhicule doit retenir au moins la partie minimale de la périphérie du pare-brise spécifiée aux points S5.1 et S5.2.

S5.1 Véhicules munis de systèmes de retenue passive

Les véhicules munis de systèmes de retenue passive doivent retenir au moins 50 pour cent de la partie de la périphérie du pare-brise de chaque côté de l'axe longitudinal du véhicule.

S5.2 Véhicules non munis de systèmes de retenue passive

Les véhicules qui ne sont pas munis de systèmes de retenue passive doivent retenir au moins 75 pour cent de la périphérie du pare-brise.

S6. Conditions d'essai

Les exigences du point S5 doivent être respectées sous les conditions suivantes:

S6.1 Sans titre

Le véhicule, y compris l'instrumentation et les dispositifs d'essai, est chargé comme suit:

- a) Sauf comme il est spécifié au point S6.2, une voiture de tourisme est à son poids du véhicule sans charge à vide; ~~à ce poids~~, il faut ajouter la capacité de chargement le poids de chargement maximal de cargaison et de bagages fixées dans le compartiment à bagages du véhicule, et un mannequin du 50^e percentile comme il est spécifié ~~à la~~ dans le Code of Federal Regulations des États-Unis titre 49, partie 572 du présent chapitre à chaque place extérieure avant et à toute autre place dont le système de protection doit être testé par un mannequin en vertu des dispositions de ~~la norme~~ l'article 208 de l'annexe IV du RSVA. Chaque mannequin est retenu seulement par les dispositifs de protection de la place assise où il se trouve.
- b) Sauf comme il est spécifié au point S6.2, un véhicule de tourisme à usages multiples, un camion ou un autobus est à son poids du véhicule sans charge à vide; ~~à ce poids~~, il faut ajouter 136 kg ou la capacité de chargement le poids de chargement maximal de cargaison et de bagages fixés au véhicule, le poids le moins élevé étant celui retenu, et un mannequin du 50^e percentile comme il est spécifié ~~à la~~ dans le Code of Federal Regulations des États-Unis, titre 49, partie 572 du présent chapitre à chaque place extérieure avant et à toute autre place dont le système de protection doit être testé par un mannequin en vertu des dispositions de ~~la norme~~ l'article 208 de l'annexe IV du RSVA. Chaque mannequin est retenu seulement par les dispositifs de protection de la place assise où il se trouve. La charge est distribuée de façon à ce que le poids sur chaque essieu mesuré entre le sol et le pneu soit proportionnel au poids nominal brut du véhicule (PNBV). Si le poids exercé sur n'importe quel essieu lorsque le véhicule est à son poids à vide, auquel il faut ajouter le poids des mannequins, dépasse la part proportionnelle de l'essieu du poids d'essai, le poids qui reste est réparti de façon à ce que le poids exercé sur cet essieu demeure le même. Aux fins de la présente section, le poids à vide ne comprend pas le poids des accessoires qui effectuent un travail. Les véhicules sont testés à un poids à vide maximal de 2 495 kg.

S6.2 Sans titre

Le réservoir de carburant est rempli à un niveau se situant entre 90 et 95 pour cent de sa capacité.

S6.3 Sans titre

Le frein de stationnement est desserré, et la boîte de vitesses est au point mort.

S6.4 Sans titre

Les pneus sont gonflés conformément aux spécifications du fabricant du véhicule.

S6.5 Sans titre

Le cadre du pare-brise et toutes les pièces du véhicule en contact direct avec le cadre sont à une température d'au moins -9 °C et d'au plus 43 °C .