

12

DEMANDE DE BREVET D'INVENTION

A1

22 Date de dépôt : 05.07.22.

30 Priorité :

43 Date de mise à la disposition du public de la
demande : 12.01.24 Bulletin 24/02.

56 Liste des documents cités dans le rapport de
recherche préliminaire : *Se reporter à la fin du
présent fascicule*

60 Références à d'autres documents nationaux
apparentés :

○ Demande(s) d'extension :

71 Demandeur(s) : PSA AUTOMOBILES SA Société par
actions simplifiée (SAS) — FR.

72 Inventeur(s) : GALIDIE STEPHAN, POITEVIN
BERTRAND, ROUSSEAU XAVIER et TIXIER JULIEN.

73 Titulaire(s) : STELLANTIS AUTO SAS Société par
actions simplifiée.

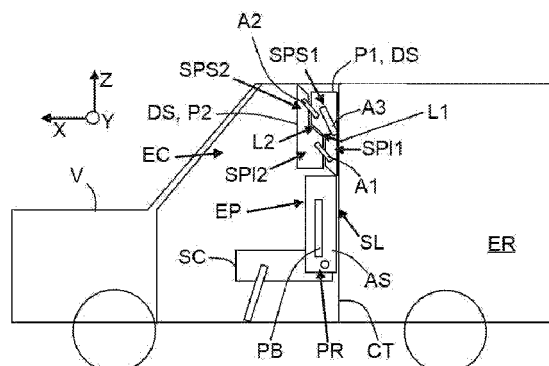
54 **Objet de l'invention**
57 **Siège latéral facilitant l'accès à un
siège central, pour un véhicule.**

Un siège latéral (SL) est installé à côté d'un siège cen-

tral (SC) dans un espace de conduite (EC) d'un véhicule (V) séparé d'un espace de rangement (ER) par une cloison trans-
versale (CT). Ce siège latéral (SL) comprend un dossier (DS) et une assise (AS) escamotable. Le dossier (DS) est monté

à rotation sur la cloison transversale (CT) afin d'être placé
dans une position basse dans laquelle il permet un adosse-
ment d'une personne ou une position haute dans laquelle il
libère un espace (EP) en-dessous de lui, et l'assise (AS) est
propre à être escamotée dans cet espace (EP) lorsque le
dossier (DS) est dans sa position haute, afin d'être logé en-
dessous du dossier (DS) et dans le prolongement vers le
bas de ce dernier.

Figure à publier avec l'abrégié: Fig. 2



Description

Titre de l'invention : SIÈGE LATÉRAL FACILITANT L'ACCÈS À UN SIÈGE CENTRAL, POUR UN VÉHICULE

Domaine technique de l'invention

[0001] L'invention concerne les véhicules comprenant un espace de conduite séparé d'un espace de rangement par une cloison transversale et comprenant un siège central, et plus précisément les sièges latéraux qui sont destinés à être installés à côté de tels sièges centraux.

Etat de la technique

[0002] Certains véhicules, généralement de type automobile (et fréquemment de type utilitaire), comprennent un espace de conduite séparé d'un espace de rangement par une cloison transversale et comprenant un siège central à côté duquel est installé au moins un siège latéral (et souvent deux (un à droite et un à gauche)).

[0003] Comme le savent les usagers de tels véhicules, l'accès au siège central s'avère souvent difficile en raison de la présence à côté d'un siège latéral. De ce fait, il a été proposé, notamment dans le document FR-A1 2 985 477, d'installer fixement le dossier sur la cloison transversale, et de monter à rotation sur la cloison transversale la partie arrière de l'assise afin de pouvoir rabattre cette dernière contre le dossier.

[0004] Pour que l'assise puisse être rabattue contre le dossier, il faut que sa partie arrière soit décalée vers l'avant du véhicule d'une distance sensiblement égale à l'épaisseur du dossier suivant la direction longitudinale du véhicule, ce qui peut réduire la longueur effective utilisable par un passager pour s'asseoir et/ou peut rendre moins confortable le fond de l'assise, ce qui est problématique lorsque le siège latéral est dédié au conducteur du véhicule.

[0005] Par ailleurs, lorsque le siège latéral a une forme sensiblement identique à celle du siège central, et en particulier des épaisseurs de dossier et d'assise similaires à celles du siège central, le volume occupé par le siège latéral une fois son assise rabattue contre son dossier est d'autant plus important que les épaisseurs précitées sont importantes. Par conséquent, plus le siège latéral est confortable, plus le volume qu'il occupe en position repliée est importante, et donc plus il risque de gêner l'accès du passager au siège central ou la sortie du passager depuis le siège central.

[0006] L'invention a donc notamment pour but d'améliorer la situation.

Présentation de l'invention

[0007] Elle propose notamment à cet effet un siège latéral, d'une part, propre à être installé à côté d'un siège central dans un espace de conduite d'un véhicule séparé d'un espace de rangement par une cloison transversale, et, d'autre part, comprenant un dossier et une

assise escamotable.

[0008] Ce siège latéral se caractérise par le fait que :

[0009] - son dossier est propre à être monté à rotation sur la cloison transversale afin d'être placé dans une position basse dans laquelle il permet un adossement d'une personne ou une position haute dans laquelle il libère un espace en-dessous de lui, et

[0010] - son assise est propre à être escamotée dans cet espace lorsque le dossier est dans sa position haute, afin d'être logé en-dessous du dossier et dans le prolongement vers le bas de ce dernier.

[0011] Ainsi, l'assise n'est plus rabattue contre le dossier mais contre la cloison transversale, ce qui permet de ne pas créer une surépaisseur de nature à gêner l'accès au siège central, et donc d'utiliser des épaisseurs de dossier et d'assise similaires à celles du siège central.

[0012] Le siège latéral selon l'invention peut comporter d'autres caractéristiques qui peuvent être prises séparément ou en combinaison, et notamment :

[0013] - son assise peut comprendre une partie arrière propre à être montée à rotation sur la cloison transversale ;

[0014] - son dossier peut comprendre, d'une part, une partie supérieure propre à être montée à rotation sur la cloison transversale afin d'être placée dans sa position haute ou sa position basse, et, d'autre part, une partie inférieure couplée à cette partie supérieure de manière à être déplacée par rapport à cette dernière entre une première position participant à la position basse et une seconde position participant à la position haute et dans laquelle elle permet une réduction d'une extension verticale du dossier ;

[0015] - en présence de la dernière option, la partie supérieure du dossier peut comprendre, d'une part, une première sous-partie supérieure, et, d'autre part, une première sous-partie inférieure ayant une épaisseur inférieure à une épaisseur de la première sous-partie supérieure et prolongeant cette dernière vers le bas en définissant un premier logement propre à être orienté vers une partie avant de l'espace de conduite. Dans ce cas, la partie inférieure du dossier peut comprendre, d'une part, une seconde sous-partie inférieure, et, d'autre part, une seconde sous-partie supérieure ayant une épaisseur inférieure à une épaisseur de la seconde sous-partie inférieure et prolongeant cette dernière vers le haut en définissant un second logement propre à être orienté vers la cloison transversale, la seconde sous-partie supérieure peut être logée dans le premier logement et la première sous-partie inférieure peut être logée dans le second logement lorsque le dossier est dans sa position basse, et la seconde sous-partie inférieure peut être logée au moins partiellement dans le premier logement lorsque le dossier est dans sa position haute ;

[0016] - en présence de la dernière sous-option, il peut comprendre, d'une part, une première articulation gauche ayant des extrémités opposées couplées en rotation respectivement

à des côtés gauches des première sous-partie inférieure et seconde sous-partie inférieure, et, d'autre part, une première articulation droite ayant des extrémités opposées couplées en rotation respectivement à des côtés droits des première sous-partie inférieure et seconde sous-partie inférieure ;

[0017] - également en présence de la dernière sous-option, il peut comprendre, d'une part, une seconde articulation gauche ayant des extrémités opposées couplées en rotation respectivement à des côtés gauches des première sous-partie supérieure et seconde sous-partie supérieure, et, d'autre part, une seconde articulation droite ayant des extrémités opposées couplées en rotation respectivement à des côtés droits des première sous-partie supérieure et seconde sous-partie supérieure ;

[0018] - il peut comprendre au moins deux pieds rabattables montés à rotation sur des côtés latéraux droit et gauche de l'assise et propres à prendre soit une position déployée dans laquelle ils sont destinés à s'appuyer sur un plancher du véhicule lorsque l'assise est dans une position non escamotée, soit une position repliée dans laquelle ils sont placés respectivement en regard des côtés latéraux droit et gauche lorsque l'assise est dans une position escamotée dans laquelle elle est logée dans l'espace ;

[0019] - il peut comprendre au moins un mécanisme électrique propre à placer le dossier dans sa position haute ou sa position basse, et/ou à placer l'assise dans une position escamotée dans laquelle elle est logée dans l'espace ou dans une position non escamotée dans laquelle elle permet à une personne de s'asseoir.

[0020] L'invention propose également un véhicule comprenant un espace de conduite séparé d'un espace de rangement par une cloison transversale, cet espace de conduite comprenant un siège central et au moins un siège latéral du type de celui présenté ci-avant et installé à droite ou à gauche de ce siège central.

[0021] Par exemple, ce véhicule peut être de type automobile et utilitaire.

Brève description des figures

[0022] D'autres caractéristiques et avantages de l'invention apparaîtront à l'examen de la description détaillée ci-après, et des dessins annexés, sur lesquels :

[0023] [Fig.1] illustre schématiquement et fonctionnellement, dans une vue en coupe dans un plan longitudinal et vertical, une partie d'un exemple de véhicule utilitaire comportant un espace de conduite équipé d'un exemple de réalisation d'un siège latéral selon l'invention placé dans sa position d'accueil, et

[0024] [Fig.2] illustre schématiquement et fonctionnellement, dans une vue en coupe dans un plan longitudinal et vertical, le véhicule de la [Fig.1], avec son siège latéral placé dans sa position repliée.

Description détaillée de l'invention

[0025] L'invention a notamment pour but de proposer un siège latéral SL destiné à équiper

un espace de conduite EC d'un véhicule V et facilitant l'accès au siège central SC (ou le départ du siège central SC) installé à côté de lui lorsqu'il est placé dans une position repliée.

- [0026] Dans ce qui suit, on considère, à titre d'exemple non limitatif, que le véhicule V est de type automobile, et plus précisément de type utilitaire. Mais l'invention n'est pas limitée à ce type de véhicule. Elle concerne en effet tout véhicule (terrestre, maritime (ou fluvial), ou aérien) comprenant un espace de conduite séparé d'un espace de rangement (ou de chargement) par une cloison transversale et comprenant un siège central à côté duquel peut être installé au moins un siège latéral.
- [0027] Sur les figures 1 et 2 la direction X est la direction longitudinale du véhicule V, laquelle est sensiblement parallèle aux côtés latéraux (ou longitudinaux) comportant les portières latérales, la direction Y est la direction transversale du véhicule V, laquelle est perpendiculaire à la direction longitudinale X, et la direction Z est la direction verticale du véhicule V, laquelle est perpendiculaire aux directions longitudinale X et transversale Y.
- [0028] On a schématiquement illustré sur les figures 1 et 2 une partie d'un exemple de véhicule utilitaire comportant un espace de conduite EC et un espace de rangement ER (ou de chargement) séparés l'un de l'autre par une cloison transversale CT (parallèle à la direction transversale Y).
- [0029] Comme illustré au moins partiellement sur les figures 1 et 2, l'espace de conduite EC loge au moins un siège central SC, ainsi qu'au moins un siège latéral SL selon l'invention, installé à côté (à droite ou à gauche) du siège central SC. Dans l'exemple illustré non limitativement sur la [Fig.2], seul le siège latéral SL gauche est visible. Mais l'espace de conduite EC peut loger un siège central SC et des sièges latéraux SL droit et gauche, ou un siège central SC et un siège latéral SL droit, ou encore un siège central SC et un siège latéral SL gauche.
- [0030] On notera que le siège central SC est installé sur un plancher PV du véhicule V, et peut aussi éventuellement être solidarisé fixement à la cloison transversale CT.
- [0031] Comme illustré sur les figures 1 et 2, le (chaque) siège latéral SL comprend un dossier DS et une assise AS escamotable. On entend ici par « escamotable » le fait que l'assise AS puisse être placée dans une position non escamotée illustrée sur la [Fig.1] et dans laquelle elle peut accueillir un passager en position assise, ou dans une position escamotée illustrée sur la [Fig.2] et dans laquelle elle est rangée et donc ne peut pas accueillir un passager.
- [0032] Le dossier DS est propre à être monté à rotation sur la cloison transversale CT afin d'être placé dans une position basse illustrée sur la [Fig.1] et dans laquelle il permet l'adossement d'une personne, ou dans une position haute illustrée sur la [Fig.2] et dans laquelle il libère un espace EP en-dessous de lui. On comprendra que la différence

entre la position basse et la position haute réside dans la hauteur (suivant la direction verticale Z) à laquelle est placée au moins une partie inférieure du dossier DS.

- [0033] Comme illustré sur la [Fig.2], l'assise AS est propre à être escamotée dans l'espace EP lorsque le dossier DS a été placé dans sa position haute, afin d'être logé en-dessous du dossier DS et dans le prolongement vers le bas de ce dernier (DS).
- [0034] On comprendra que le placement du dossier DS dans sa position haute libère en-dessous de lui un espace EP dans lequel l'assise AS peut être logée grâce à un entraînement en rotation du bas vers le haut (par rapport à la cloison transversale CT). L'assise AS n'étant plus rabattue contre le dossier DS mais contre la cloison transversale CT, son rabattement ne crée plus une surépaisseur de nature à gêner l'accès au siège central SC ou la sortie de ce dernier (SC). En d'autres termes, l'accès au siège central SC et la sortie de ce dernier (SC) sont facilités, et l'on peut désormais utiliser des épaisseurs de dossier DS et d'assise AS similaires à celles du siège central SC et donc très confortables, ce qui est avantageux notamment lorsque le siège latéral SL est dédié au conducteur du véhicule V. Les épaisseurs sont considérées suivant la direction longitudinale X.
- [0035] De plus, cela permet d'éviter d'avoir à décaler longitudinalement la partie arrière PR de l'assise AS vers l'avant du véhicule V d'une distance sensiblement égale à l'épaisseur du dossier DS, ce qui évite de réduire la longueur effective utilisable par un passager pour s'asseoir et/ou de rendre moins confortable le fond de l'assise AS.
- [0036] Par exemple, et comme illustré non limitativement sur les figures 1 et 2, la partie arrière PR de l'assise AS peut être propre à être montée à rotation sur la cloison transversale CT. Cela peut se faire au moyen d'un axe couplé à cette partie arrière PR et solidarisé à la cloison transversale CT via un support dédié. Mais dans une variante de réalisation, la partie arrière PR de l'assise AS pourrait être montée à rotation sur un support dédié et solidarisé fixement au plancher PV du véhicule V à proximité de la cloison transversale CT.
- [0037] Egalement par exemple, et comme illustré non limitativement sur les figures 1 et 2, le dossier DS peut comprendre une partie supérieure P1 et une partie inférieure P2 couplées entre elles. La partie supérieure P1 est propre à être montée à rotation sur la cloison transversale CT afin d'être placée dans la position haute ou la position basse. La partie inférieure P2 est couplée à la partie supérieure P1 de manière à pouvoir être déplacée par rapport à cette dernière (P1) entre une première position, illustrée sur la [Fig.1] et participant à la position basse, et une seconde position, illustrée sur la [Fig.2], participant à la position haute et dans laquelle elle (P2) permet une réduction de l'extension verticale (suivant Z) du dossier DS.
- [0038] Avec un tel agencement, le décalage vers le haut du dossier DS (lorsqu'il passe de sa position basse à sa position haute) résulte en partie de la remontée de sa partie su-

périeure P1 par rapport à la cloison transversale CT et en partie de la remontée de sa partie inférieure P2 par rapport à sa partie supérieure P1. Cela permet d'éviter d'avoir une unique remontée sur une grande hauteur, possiblement impossible à mettre en œuvre à l'intérieur de l'espace de conduite EC. Mais on pourrait envisager d'avoir un dossier DS monobloc et remontant vers le haut pour libérer l'espace EP en une unique opération au moyen d'au moins une articulation montée à rotation sur le dossier DS et la cloison transversale CT et ayant une importante longueur pouvant occasionner un déplacement relativement important et temporaire du dossier DS vers l'avant du véhicule V lors de chaque changement de position.

- [0039] On notera que dans l'exemple illustré non limitativement sur les figures 1 et 2 la partie supérieure P1 du dossier DS est montée à rotation sur la cloison transversale CT grâce à au moins une articulation A3, laquelle comprend deux extrémités opposées et montées à rotation respectivement sur cette partie supérieure P1 et la cloison transversale CT. Par exemple, on peut utiliser deux articulations A3 gauche et droite couplées à rotation respectivement aux côtés gauche et droit de la partie supérieure P1. Mais dans des variantes non illustrées, on pourrait utiliser une unique articulation A3 gauche couplée à rotation au côté gauche de la partie supérieure P1, ou une unique articulation A3 droite couplée à rotation au côté droit de la partie supérieure P1, ou encore une unique articulation A3 centrale couplée à rotation à la face arrière de la partie supérieure P1. La (chaque) articulation A3 peut, par exemple, se présenter sous la forme d'une barre ou plaque, rectiligne (comme illustré) ou curviligne.
- [0040] Egalement par exemple, et comme illustré non limitativement sur les figures 1 et 2, la partie supérieure P1 du dossier DS peut comprendre une première sous-partie supérieure SPS1 et une première sous-partie inférieure SPI1. La première sous-partie inférieure SPI1 a une épaisseur qui est inférieure à l'épaisseur de la première sous-partie supérieure SPS1 et prolonge cette dernière (SPS1) vers le bas en définissant un premier logement L1 qui est propre à être orienté vers la partie avant de l'espace de conduite EC. On comprendra que ce premier logement L1 est défini par la réduction de l'épaisseur de la partie supérieure P1 dans sa première sous-partie inférieure SPI1.
- [0041] Par ailleurs, dans cet exemple non limitatif la partie inférieure P2 du dossier DS peut comprendre une seconde sous-partie inférieure SPI2 et une seconde sous-partie supérieure SPS2. La seconde sous-partie supérieure SPS2 a une épaisseur qui est inférieure à l'épaisseur de la seconde sous-partie inférieure SPI2 et prolonge cette dernière (SPI2) vers le haut en définissant un second logement L2 qui est propre à être orienté vers la cloison transversale CT. On comprendra que ce second logement L2 est défini par la réduction de l'épaisseur de la partie inférieure P2 dans sa seconde sous-partie supérieure SPS2.
- [0042] D'autre part, toujours dans cet exemple non limitatif la seconde sous-partie su-

périeure SPS2 peut être logée dans le premier logement L1 et dans le même temps la première sous-partie inférieure SPI1 peut être logée dans le second logement L2 lorsque le dossier DS est dans sa position basse.

[0043] Enfin, et toujours dans cet exemple non limitatif la seconde sous-partie inférieure SPI2 peut être logée au moins partiellement dans le premier logement L1 lorsque le dossier DS est dans sa position haute.

[0044] Cet agencement permet avantageusement de réduire l'épaisseur globale du dossier DS lorsqu'il est placé dans sa position haute et donc que son extension verticale (suivant la direction verticale Z) est réduite. Mais dans une variante non illustrée, on pourrait utiliser une partie supérieure P1 sans variation d'épaisseur notable et une partie inférieure P2 également sans variation d'épaisseur notable.

[0045] Egalement par exemple, et comme illustré non limitativement sur les figures 1 et 2, le siège latéral SL peut aussi comprendre des premières articulations droite et gauche A1. La première articulation gauche A1 a des extrémités opposées qui sont couplées en rotation respectivement aux côtés gauches de la première sous-partie inférieure SPI1 et de la seconde sous-partie inférieure SPI2. La première articulation droite a des extrémités opposées qui sont couplées en rotation respectivement aux côtés droits de la première sous-partie inférieure SPI1 et de la seconde sous-partie inférieure SPI2. Les premières articulations droite et gauche A1 peuvent, par exemple, se présenter chacune sous la forme d'une barre ou plaque, rectiligne (comme illustré) ou curviligne.

[0046] Egalement par exemple, et comme illustré non limitativement sur les figures 1 et 2, le siège latéral SL peut aussi comprendre des secondes articulations droite et gauche A2. La seconde articulation gauche A2 a des extrémités opposées qui sont couplées en rotation respectivement aux côtés gauches de la première sous-partie supérieure SPS1 et de la seconde sous-partie supérieure SPS2. La seconde articulation droite a des extrémités opposées qui sont couplées en rotation respectivement aux côtés droits de la première sous-partie supérieure SPS1 et de la seconde sous-partie supérieure SPS2. Les secondes articulations droite et gauche A2 peuvent, par exemple, se présenter chacune sous la forme d'une barre ou plaque, rectiligne (comme illustré) ou curviligne.

[0047] On notera que la remontée (ou la descente) de la partie supérieure P1 du dossier DS par rapport à la cloison transversale CT peut se faire en même temps que, ou avant, ou encore après, la remontée (ou la descente) de la partie inférieure P2 du dossier DS par rapport à la partie supérieure P1. Les trois cinématiques peuvent être mises en œuvre. Il s'agit d'un choix réalisé initialement lors de la conception du siège latéral SL.

[0048] Egalement par exemple, et comme illustré non limitativement sur les figures 1 et 2, le siège latéral SL peut aussi comprendre au moins deux pieds rabattables PB montés à rotation sur des côtés latéraux droit et gauche de l'assise AS. Ces pieds rabattables PB sont propres à prendre soit une position déployée dans laquelle ils sont destinés à

s'appuyer sur le plancher PV lorsque l'assise AS est dans sa position non escamotée illustrée sur la [Fig.1], soit une position repliée dans laquelle ils sont placés respectivement en regard des côtés latéraux droit et gauche de l'assise AS lorsque cette dernière (AS) est dans sa position escamotée illustrée sur la [Fig.2] et dans laquelle elle est logée dans l'espace EP.

[0049] Par exemple, chaque pied rabattable PB peut comprendre une première extrémité, montée à rotation sur le côté latéral droit ou gauche de l'assise AS, et une seconde extrémité, propre à reposer de façon stable sur le plancher PV et pouvant être éventuellement immobilisée sur ce dernier (PV) par un mécanisme de verrouillage (ou de calage) dédié. Comme illustré non limitativement sur les figures 1 et 2, chaque première extrémité d'un pied rabattable PB peut être couplée à une partie avant de l'assise AS, opposée à sa partie arrière PR.

[0050] Mais on pourrait envisager que les premières extrémités des pieds rabattables PB soient solidarisées à la face inférieure de l'assise AS.

[0051] Egalement par exemple, et bien que cela ne soit pas illustré sur les figures 1 et 2, le siège latéral SL peut aussi comprendre au moins un mécanisme électrique propre à placer le dossier DS dans sa position haute ou sa position basse, et/ou à placer l'assise AS dans sa position escamotée (logée dans l'espace EP) ou dans sa position non escamotée (permettant à une personne de s'asseoir). Un tel mécanisme électrique peut être contrôlé par un passager du véhicule V au moyen d'un organe de commande dédié ou par sélection d'une option dans un menu affiché sur un écran embarqué dans le véhicule V. On peut aussi utiliser plusieurs mécanismes électriques.

[0052] Mais dans une variante de réalisation le placement du dossier DS dans sa position haute ou sa position basse, et/ou le placement de l'assise AS dans sa position escamotée ou sa position non escamotée peut être réalisé manuellement par un passager du véhicule V.

[0053] Egalement par exemple, et bien que cela ne soit pas illustré sur les figures 1 et 2, le siège latéral SL peut aussi comprendre au moins un mécanisme électrique propre à placer les pieds rabattables PB dans leur position déployée ou leur position repliée. Un tel mécanisme électrique peut être contrôlé par un passager du véhicule V au moyen d'un organe de commande dédié ou par sélection d'une option dans un menu affiché sur un écran embarqué dans le véhicule V. Ce mécanisme électrique peut être éventuellement celui qui contrôle le placement du dossier DS et/ou de l'assise AS, ce qui permet alors d'avoir une commande centralisée.

[0054] Mais dans une variante de réalisation le placement des pieds rabattables PB dans leur position déployée ou leur position repliée peut être réalisé manuellement par un passager du véhicule V.

Revendications

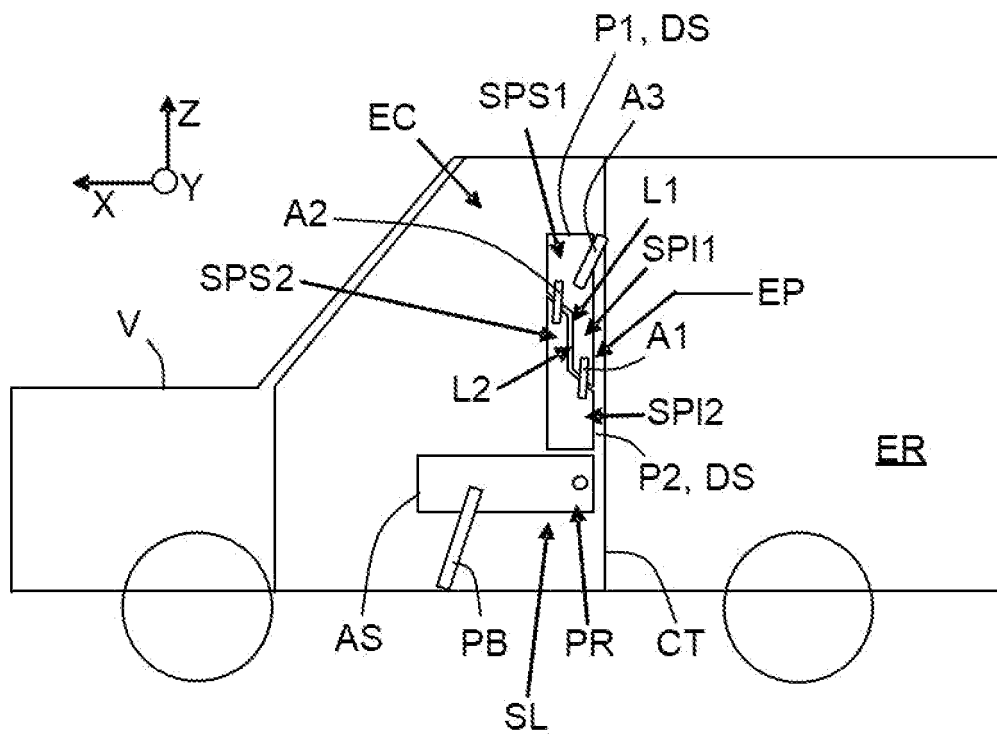
- [Revendication 1] Siège latéral (SL) propre à être installé à côté d'un siège central (SC) dans un espace de conduite (EC) d'un véhicule (V) séparé d'un espace de rangement (ER) par une cloison transversale (CT), ledit siège latéral (SL) comprenant un dossier (DS) et une assise (AS) escamotable, caractérisé en ce que ledit dossier (DS) est propre à être monté à rotation sur ladite cloison transversale (CT) afin d'être placé dans une position basse dans laquelle il permet un adossement d'une personne ou une position haute dans laquelle il libère un espace (EP) en-dessous de lui, et en ce que ladite assise (AS) est propre à être escamotée dans ledit espace (EP) lorsque ledit dossier (DS) est dans ladite position haute, afin d'être logé en-dessous dudit dossier (DS) et dans le prolongement vers le bas de ce dernier (DS).
- [Revendication 2] Siège latéral selon la revendication 1, caractérisé en ce que ladite assise (AS) comprend une partie arrière (PR) propre à être montée à rotation sur ladite cloison transversale (CT).
- [Revendication 3] Siège latéral selon la revendication 1 ou 2, caractérisé en ce que ledit dossier (DS) comprend i) une partie supérieure (P1) propre à être montée à rotation sur ladite cloison transversale (CT) afin d'être placée dans ladite position haute ou ladite position basse, et ii) une partie inférieure (P2) couplée à ladite partie supérieure (P1) de manière à être déplacée par rapport à cette dernière (P1) entre une première position participant à ladite position basse et une seconde position participant à ladite position haute et dans laquelle elle (P2) permet une réduction d'une extension verticale dudit dossier (DS).
- [Revendication 4] Siège latéral selon la revendication 3, caractérisé en ce que ladite partie supérieure (P1) comprend i) une première sous-partie supérieure (SPS1), et ii) une première sous-partie inférieure (SPI1) ayant une épaisseur inférieure à une épaisseur de ladite première sous-partie supérieure (SPS1) et prolongeant cette dernière (SPS1) vers le bas en définissant un premier logement (L1) propre à être orienté vers une partie avant dudit espace de conduite (EC), en ce que ladite partie inférieure (P2) comprend i) une seconde sous-partie inférieure (SPI2), et ii) une seconde sous-partie supérieure (SPS2) ayant une épaisseur inférieure à une épaisseur de ladite seconde sous-partie inférieure (SPI2) et prolongeant cette dernière (SPI2) vers le haut en définissant un second logement (L2) propre à être orienté vers ladite cloison transversale (CT),

- en ce que ladite seconde sous-partie supérieure (SPS2) est logée dans ledit premier logement (L1) et ladite première sous-partie inférieure (SPI1) est logée dans ledit second logement (L2) lorsque ledit dossier (DS) est dans sa position basse, et en ce que ladite seconde sous-partie inférieure (SPI2) est logée au moins partiellement dans ledit premier logement (L1) lorsque ledit dossier (DS) est dans sa position haute.
- [Revendication 5] Siège latéral selon la revendication 4, caractérisé en ce qu'il comprend i) une première articulation gauche (A1) ayant des extrémités opposées couplées en rotation respectivement à des côtés gauches desdites première sous-partie inférieure (SPI1) et seconde sous-partie inférieure (SPI2), et ii) une première articulation droite ayant des extrémités opposées couplées en rotation respectivement à des côtés droits desdites première sous-partie inférieure (SPI1) et seconde sous-partie inférieure (SPI2).
- [Revendication 6] Siège latéral selon la revendication 4 ou 5, caractérisé en ce qu'il comprend i) une seconde articulation gauche (A2) ayant des extrémités opposées couplées en rotation respectivement à des côtés gauches desdites première sous-partie supérieure (SPS1) et seconde sous-partie supérieure (SPS2), et ii) une seconde articulation droite ayant des extrémités opposées couplées en rotation respectivement à des côtés droits desdites première sous-partie supérieure (SPS1) et seconde sous-partie supérieure (SPS2).
- [Revendication 7] Siège latéral selon l'une des revendications 1 à 6, caractérisé en ce qu'il comprend au moins deux pieds rabattables (PB) montés à rotation sur des côtés latéraux droit et gauche de ladite assise (AS) et propres à prendre soit une position déployée dans laquelle ils sont destinés à s'appuyer sur un plancher (PV) dudit véhicule (V) lorsque ladite assise (AS) est dans une position non escamotée, soit une position repliée dans laquelle ils sont placés respectivement en regard desdits côtés latéraux droit et gauche lorsque ladite assise (AS) est dans une position escamotée dans laquelle elle est logée dans ledit espace (EP).
- [Revendication 8] Siège latéral selon l'une des revendications 1 à 7, caractérisé en ce qu'il comprend au moins un mécanisme électrique propre à placer ledit dossier (DS) dans ladite position haute ou ladite position basse, et/ou à placer ladite assise (AS) dans une position escamotée dans laquelle elle est logée dans ledit espace (EP) ou dans une position non escamotée dans laquelle elle permet à une personne de s'asseoir.
- [Revendication 9] Véhicule (V) comprenant un espace de conduite (EC) séparé d'un

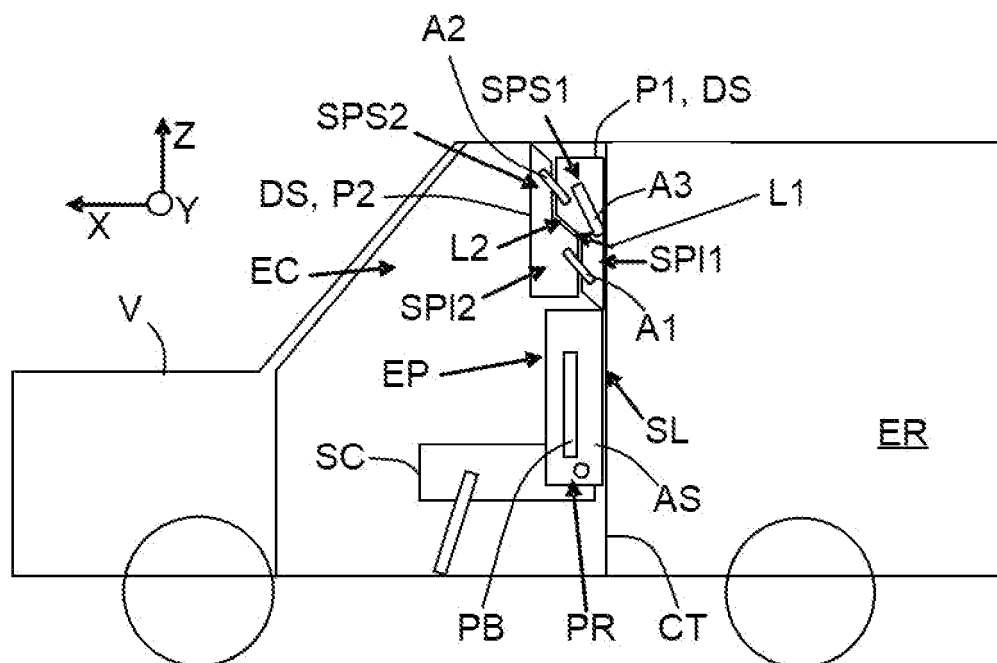
espace de rangement (ER) par une cloison transversale (CT), ledit espace de conduite (EC) comprenant un siège central (SC), caractérisé en ce que ledit espace de conduite (EC) comprend en outre au moins un siège latéral (SL) selon l'une des revendications précédentes, installé à droite ou à gauche dudit siège central (SC).

[Revendication 10] Véhicule selon la revendication 9, caractérisé en ce qu'il est de type automobile et utilitaire.

[Fig. 1]



[Fig. 2]



ANNEXE AU RAPPORT DE RECHERCHE PRÉLIMINAIRE **RELATIF A LA DEMANDE DE BREVET FRANÇAIS NO. FR 2206837 FA 908563**

La présente annexe indique les membres de la famille de brevets relatifs aux documents brevets cités dans le rapport de recherche préliminaire visé ci-dessus.
 Les dits membres sont contenus au fichier informatique de l'Office européen des brevets à la date du **02-02-2023**
 Les renseignements fournis sont donnés à titre indicatif et n'engagent pas la responsabilité de l'Office européen des brevets, ni de l'Administration française

Document brevet cité au rapport de recherche		Date de publication	Membre(s) de la famille de brevet(s)	Date de publication
FR 2894926	A1	22-06-2007	AUCUN	
FR 2962714	A1	20-01-2012	AUCUN	
FR 2995841	A1	28-03-2014	CN 104837684 A	12-08-2015
			EP 2900522 A1	05-08-2015
			FR 2995841 A1	28-03-2014
			WO 2014049233 A1	03-04-2014