

(12) DEMANDE INTERNATIONALE PUBLIÉE EN VERTU DU TRAITÉ DE COOPÉRATION EN MATIÈRE DE BREVETS (PCT)

(19) Organisation Mondiale de la
Propriété Intellectuelle
Bureau international



(43) Date de la publication internationale
15 novembre 2012 (15.11.2012)

WIPO | PCT

(10) Numéro de publication internationale
WO 2012/153023 A2

- (51) Classification internationale des brevets :
B60N 2/58 (2006.01) **B60N 2/44** (2006.01)
- (21) Numéro de la demande internationale :
PCT/FR2012/050635
- (22) Date de dépôt international :
27 mars 2012 (27.03.2012)
- (25) Langue de dépôt : français
- (26) Langue de publication : français
- (30) Données relatives à la priorité :
1153893 6 mai 2011 (06.05.2011) FR
- (71) Déposant (pour tous les États désignés sauf US) : **PEUGEOT CITROEN AUTOMOBILES SA** [FR/FR]; Route de Gisy, F-78140 Velizy Villacoublay (FR).
- (72) Inventeurs; et
- (75) Inventeurs/Déposants (pour US seulement) : **DAVID, Eric** [FR/FR]; 3 Rue de L'Egalite, F-92290 Chatenay Malabry (FR). **GUILLOT, Herve** [FR/FR]; 16 Rue Sophie de Grouchy, F-78990 Elancourt (FR).
- (74) Mandataire : **LEROUX, Jean-Philippe**; Propriété Industrielle - LG081, 18 rue des Fauvelles, F-92250 La Garenne Colombes (FR).

- (81) États désignés (sauf indication contraire, pour tout titre de protection nationale disponible) : AE, AG, AL, AM, AO, AT, AU, AZ, BA, BB, BG, BH, BR, BW, BY, BZ, CA, CH, CL, CN, CO, CR, CU, CZ, DE, DK, DM, DO, DZ, EC, EE, EG, ES, FI, GB, GD, GE, GH, GM, GT, HN, HR, HU, ID, IL, IN, IS, JP, KE, KG, KM, KN, KP, KR, KZ, LA, LC, LK, LR, LS, LT, LU, LY, MA, MD, ME, MG, MK, MN, MW, MX, MY, MZ, NA, NG, NI, NO, NZ, OM, PE, PG, PH, PL, PT, QA, RO, RS, RU, RW, SC, SD, SE, SG, SK, SL, SM, ST, SV, SY, TH, TJ, TM, TN, TR, TT, TZ, UA, UG, US, UZ, VC, VN, ZA, ZM, ZW.
- (84) États désignés (sauf indication contraire, pour tout titre de protection régionale disponible) : ARIPO (BW, GH, GM, KE, LR, LS, MW, MZ, NA, RW, SD, SL, SZ, TZ, UG, ZM, ZW), eurasien (AM, AZ, BY, KG, KZ, MD, RU, TJ, TM), européen (AL, AT, BE, BG, CH, CY, CZ, DE, DK, EE, ES, FI, FR, GB, GR, HR, HU, IE, IS, IT, LT, LU, LV, MC, MK, MT, NL, NO, PL, PT, RO, RS, SE, SI, SK, SM, TR), OAPI (BF, BJ, CF, CG, CI, CM, GA, GN, GQ, GW, ML, MR, NE, SN, TD, TG).

Déclarations en vertu de la règle 4.17 :

— relative à la qualité d'inventeur (règle 4.17.iv))

[Suite sur la page suivante]

(54) Title : FASTENING DEVICE FOR A LINING COVER AND A FEET PROTECTOR ON A VEHICLE SEAT

(54) Titre : DISPOSITIF DE FIXATION DE COIFFE D'HABILLAGE ET DE DISPOSITIF DE PROTECTION DE PIEDS, POUR UN SIÈGE DE VÉHICULE

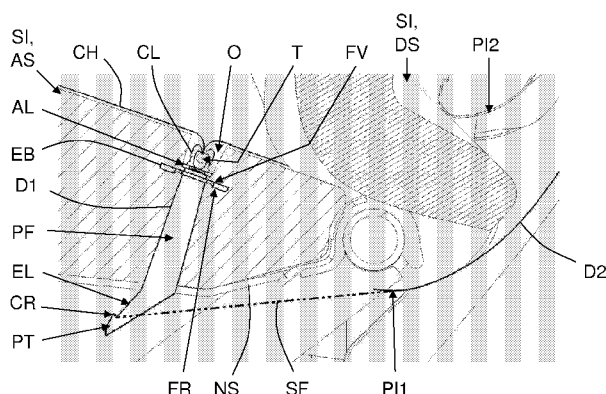


FIG. 3

(57) Abstract : A fastening device (D1) is to be provided on a vehicle seat (SI) comprising a seat portion (AS) and a backrest (DS) that can be lined with a lining cover (CH). Said device (D1) comprises a base (EB) which is to be mounted in a through-hole (O) formed in the seat portion (AS) and which has i) a first fastening means (CL) on a front side (FV) to locally retain a front portion (PV) of the lining cover (CH), and ii) a second fastening means (PF) on a rear side (FR), said second fastening means (PF) comprising a free end (EL) that runs under the seat portion (AS) and is designed to form an anchoring point for a third fastening means (SF) secured to a bottom portion (PU) of a device (D2) for protecting the feet of an occupant, said device (D2) further comprising a top portion (PS1) secured to a rear end portion (PI2) of the lining cover (CH) located in a rear bottom section (PI3) of the backrest (DS).

(57) Abrégé :

[Suite sur la page suivante]

**Publiée :**

— *sans rapport de recherche internationale, sera republiée
dès réception de ce rapport (règle 48.2.g)*

Un dispositif de fixation (D1) est destiné à équiper un siège (SI) de véhicule comprenant une assise (AS) et un dossier (DS) propres à être habillés d'une coiffe d'habillage (CH). Ce dispositif (D1) comprend une embase (EB), propre à être installée dans une ouverture traversante (O) définie dans l'assise (AS), et munie i) sur une face avant (FV), d'un premier moyen de fixation (CL) propre à maintenir localement une partie avant (PV) de la coiffe d'habillage (CH), et ii) sur une face arrière (FR), d'un second moyen de fixation (PF) comportant une extrémité libre (EL) destinée à déboucher sous l'assise (AS) et agencée de manière à constituer un point d'ancrage pour un troisième moyen de fixation (SF) solidarisé à une partie inférieure (PU) d'un dispositif (D2) destiné à protéger les pieds d'un passager et comportant en outre une partie supérieure (PS1) solidarisée à une partie d'extrémité arrière (PI2) de la coiffe d'habillage (CH) située dans une partie inférieure arrière (PI3) du dossier (DS).

DISPOSITIF DE FIXATION DE COIFFE D'HABILLAGE ET DE DISPOSITIF DE PROTECTION DE PIEDS, POUR UN SIÈGE DE VÉHICULE

5 L'invention concerne les sièges de véhicule, éventuellement de type automobile, qui sont chargés de supporter une ou plusieurs personnes en position assise.

On entend ici par "siège" un équipement comprenant une assise, destinée à être montée directement ou indirectement (via des piètements) sur
10 un plancher de véhicule, et un dossier, éventuellement monté à rotation (éventuellement sur l'assise).

Certains véhicules, notamment de type automobile, comprennent un premier siège placé devant un second siège et comprenant une assise espacée du plancher de manière à permettre à un passager qui est assis sur
15 le second siège de loger une partie de ses pieds sous elle. L'assise du premier siège comportant et/ou logeant dans une zone arrière des parties saillantes pouvant entraîner un endommagement des chaussures d'un passager et/ou provoquer une douleur, voire une blessure, il a été proposé de prolonger la partie d'extrémité arrière de la coiffe d'habillage, qui est située
20 dans la partie inférieure arrière du dossier, par un dispositif de protection des pieds. On notera qu'outre sa fonction de protection ce dispositif de protection des pieds, qui est parfois appelé "protection arrière de siège avant", assure également une fonction d'habillage afin d'améliorer la qualité perçue.

Un tel dispositif de protection des pieds se présente généralement
25 sous la forme d'un empiècement en moquette semi-rigide, présentant une extrémité supérieure solidarisée (par couture ou collage) à la partie d'extrémité arrière de la coiffe d'habillage et une extrémité inférieure, opposée à l'extrémité supérieure et munie d'un moyen de fixation (généralement un cordon élastique) destiné à venir s'ancrer sous l'assise. Lorsque l'assise
30 comprend une armature à laquelle est solidarisée une nappe de suspension à fils ressort, cette dernière peut être facilement et avantageusement équipée de crochets sur lesquels on peut venir ancrer les cordons élastiques de

fixation du dispositif de protection des pieds. Ces nappes de suspension à fils ressort étant relativement lourdes, il a été récemment proposé de les remplacer par des nappes de suspension en textile. Hélas, il s'avère très difficile, voire impossible, de solidariser de façon pérenne des crochets d'ancrage à de telles nappes de suspension en textile.

L'invention a donc pour but de proposer une solution permettant de solidariser un dispositif de protection des pieds à une assise de dossier de véhicule équipée d'une nappe de suspension, éventuellement en textile.

Elle propose notamment à cet effet un dispositif de fixation, destiné à équiper un siège de véhicule comprenant une assise et un dossier propres à être habillés d'une coiffe d'habillage, et comprenant une embase, propre à être installée dans une ouverture traversante définie dans l'assise, et munie, d'une part, sur une face avant, d'un premier moyen de fixation propre à maintenir localement une partie avant de la coiffe d'habillage, et d'autre part, sur une face arrière, d'un second moyen de fixation comportant une extrémité libre destinée à déboucher sous l'assise et agencée de manière à constituer un point d'ancrage pour un troisième moyen de fixation qui est solidarisé à une partie inférieure d'un autre dispositif destiné à protéger les pieds d'un passager et qui comporte en outre une partie supérieure solidarisée à une partie d'extrémité arrière de la coiffe d'habillage, située dans une partie inférieure arrière du dossier.

Un tel dispositif de fixation permet non seulement de solidariser un dispositif de protection de pieds sous une assise, y compris lorsque cette dernière comprend une nappe, de suspension en textile, mais également de solidariser localement une coiffe d'habillage. Cela permet en outre de plaquer étroitement et simultanément la coiffe d'habillage et le dispositif de protection de pieds respectivement contre les faces supérieure et inférieure de l'assise.

Le dispositif de fixation selon l'invention peut comporter d'autres caractéristiques qui peuvent être prises séparément ou en combinaison, et notamment :

- son second moyen de fixation peut être agencé sous la forme d'une patte qui comporte une partie centrale prolongée, vers une partie avant de l'assise, selon un angle choisi, par l'extrémité libre;

- l'extrémité libre peut comprendre une partie terminale présentant une forme générale en T;
 - la partie terminale peut comprendre, sur une face supérieure, un cran qui est destiné à retenir le troisième moyen de fixation;
- 5 ➤ la patte peut comprendre une paroi principale à laquelle est solidarisée sensiblement à 90° au moins une paroi secondaire;
- le premier moyen de fixation peut être agencé sous la forme d'un moyen de clippage propre à immobiliser localement une tringle qui est solidarisée à la partie avant de la coiffe d'habillage;
- 10 ➤ le moyen de clippage peut comprendre deux pattes flexibles et incurvées de manière à délimiter un logement propre à recevoir la tringle;
- le premier moyen de fixation peut être entouré de deux ailettes de support qui sont destinées à supporter une partie de la tringle.

15 L'invention propose également un siège propre à faire partie d'un véhicule et comprenant une assise, un dossier et au moins un dispositif de fixation du type de celui présenté ci-avant, solidarisé à l'assise (éventuellement au niveau d'une zone de jonction avec le dossier), et auquel est (partiellement) solidarisée une coiffe d'habillage destinée à habiller l'assise
20 et le dossier et comprenant une partie d'extrémité arrière à laquelle est solidarisé un dispositif de protection de pieds.

L'invention propose également un véhicule, éventuellement de type automobile, et comprenant au moins un siège du type de celui présenté ci-avant.

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

- la figure 1 illustre schématiquement, dans une vue en perspective du côté avant, un exemple de réalisation de siège de véhicule automobile et un
30 exemple de réalisation de coiffe d'habillage destinée à habiller ce siège, avant qu'elle ne soit solidarisée à un dispositif de protection des pieds,
- la figure 2 illustre schématiquement, dans une vue de côté, une partie du

siège de la figure 1, située au voisinage de la jonction entre l'assise et le dossier, et équipée d'un exemple de réalisation de dispositif de fixation selon l'invention,

- 5 - la figure 3 illustre schématiquement, dans une vue en coupe dans un plan construit à partir de directions longitudinale et verticale, une partie du siège de la figure 1, située au voisinage de la jonction entre l'assise et le dossier, et équipée d'un exemple de réalisation de dispositif de fixation selon l'invention, et
- 10 - les figures 4 et 5 illustrent schématiquement et respectivement, dans des vues en perspective du côté avant et du côté arrière, un exemple de réalisation de dispositif de fixation selon l'invention, avant qu'il ne soit implanté dans une ouverture traversante d'une assise de siège de véhicule automobile.

15 Les dessins annexés pourront non seulement servir à compléter l'invention, mais aussi contribuer à sa définition, le cas échéant.

L'invention a pour but d'offrir un dispositif de fixation (D1) destiné à équiper une assise (AS) d'un siège (SI) de véhicule destiné à être habillé d'une coiffe d'habillage (CH).

20 On considère dans ce qui suit, à titre d'exemple non limitatif, que le véhicule est de type automobile. Il s'agit par exemple d'une voiture. Mais, l'invention n'est pas limitée à ce type de véhicule. Elle concerne en effet tout véhicule comportant au moins un plancher sur lequel peut être installé au moins un siège. Par conséquent, l'invention concerne les véhicules terrestres, maritimes (ou fluviaux) et aériens.

25 Par ailleurs, on considère dans ce qui suit, à titre d'exemple non limitatif, que le siège (SI) est de type monoplace. Mais, l'invention n'est pas limitée à ce type de siège. Elle concerne en effet tout type de siège pouvant accueillir, en position assise, au moins une personne. Par conséquent, il pourra également s'agir d'une banquette pouvant accueillir au moins deux
30 personnes.

On a schématiquement illustré sur la partie droite de la figure 1 un exemple de réalisation de siège SI de véhicule, avant que son assise AS et son dossier DS ne soient habillés ensemble par une coiffe d'habillage CH en

tissu ou en cuir qui constitue une espèce de housse. Cette coiffe d'habillage CH est illustrée sur la partie gauche de la figure 1.

On entend ici par "assise" un élément AS comportant une armature (ou structure) à laquelle est solidarisée une nappe de suspension NS (voir figures 2 et 3) qui supporte une partie d'accueil réalisée par moulage dans une mousse synthétique et destinée à être habillée par une partie d'une coiffe d'habillage CH. Par ailleurs, on entend ici par "dossier" un élément DS comportant une armature (ou structure) pourvue d'une partie d'accueil, réalisée par moulage dans une mousse synthétique et destinée à être habillée par une autre partie prédéfinie de cette même coiffe d'habillage CH, et d'une éventuelle nappe de suspension placée derrière cette partie d'accueil. Généralement le dossier présente une architecture comparable à celle de l'assise.

On notera que le dossier DS peut être éventuellement monté à rotation suivant une direction transversale (sensiblement perpendiculaire aux côtés latéraux comportant les portières latérales du véhicule et sensiblement parallèles à la direction longitudinale du véhicule). Par ailleurs, ce montage à rotation peut éventuellement se faire par rapport à un élément structurel d'une partie arrière de l'assise AS qui est située au niveau d'une zone de jonction avec la partie inférieure du dossier DS.

La solidarisation (dans une position fixe) de la coiffe d'habillage CH au dossier DS et à l'assise AS est notamment assurée par des dispositifs de fixation, qui, pour l'un au moins d'entre eux (référéncé D1), est conforme à l'invention. Les dispositifs de fixation qui ne sont pas conformes à l'invention sont logés dans des gorges (ou rainures) transversales définies dans les parties d'accueil moulées de l'assise AS et du dossier DS.

Cette solidarisation est également assurée via un dispositif de protection des pieds D2 qui prolonge une partie d'extrémité arrière PEC de la coiffe d'habillage CH qui, une fois installée, est située dans une partie inférieure arrière PI2 du dossier DS (voir figures 2 et 3). Plus précisément, ce dispositif de protection des pieds D2 comprend une partie supérieure PS1, solidarisée à la partie d'extrémité arrière PEC de la coiffe d'habillage CH, et une partie inférieure PI1, opposée à la partie supérieure PS1 et à laquelle est

solidarisée un (troisième) moyen de fixation SF sur lequel on reviendra plus loin. Ce dispositif de protection des pieds D2 est destiné, notamment, à servir d'interface de protection entre les pieds d'un passager, assis sur un siège situé derrière le siège SI (objet de l'invention), et les parties saillantes qui sont

5 logées dans, ou font partie de, la zone arrière de l'assise AS du siège SI. On notera que le dispositif de protection des pieds D2 peut être, par exemple, réalisé sous la forme d'un empiècement en moquette semi-rigide ou en n'importe quel matériau de protection (comme par exemple un textile avec un verso renforcé).

10 Comme illustré sur les figures 2 et 3, un dispositif de fixation D1 selon l'invention est destiné à être solidarisé à l'assise AS, de préférence au voisinage de sa zone de jonction avec la partie inférieure PI2 du dossier DS. On notera qu'il est préférable de solidariser au moins deux dispositifs de fixation D1 à l'assise AS, sensiblement à un même niveau suivant la direction

15 longitudinale, mais espacés l'un de l'autre suivant la direction transversale.

Comme illustré sur la figure 3, cette solidarisation se fait par intégration partielle, éventuellement par surmoulage dans la mousse de la partie d'accueil pour garantir une bonne tenue, dans une ouverture traversante O définie dans l'assise AS. On entend ici par "ouverture

20 traversante" un logement qui traverse de part en part la partie d'accueil de l'assise AS et la nappe de suspension NS, et donc qui débouche, d'une part, au niveau de la face supérieure (ou d'accueil) de la partie d'accueil de l'assise AS, et, d'autre part, au niveau de la face inférieure de l'assise AS, située sous sa nappe de suspension NS et orientée vers le plancher du véhicule.

25 De préférence, cette nappe de suspension NS est réalisée en textile. Dans ce cas, elle (NS) doit comporter des trous traversant en regard de chaque extrémité inférieure de chaque ouverture traversante O définie dans la partie d'accueil de l'assise AS. Mais, d'autres types de nappe de suspension peuvent être utilisés, et notamment des nappes à fils ressort ou des nappes

30 élasto-plastique (éventuellement en caoutchouc synthétique).

Comme illustré sur les figures 3 à 5, un dispositif de fixation D1 selon l'invention comprend une embase EB qui est propre à être intégralement installée dans une ouverture traversante O et qui est munie de premier CL et

second PF moyens de fixation.

Le premier moyen de fixation CL est solidarisé à la face avant FV de l'embase EB.

On entend ici par "face avant FV" une face qui est destinée, une fois le dispositif de fixation D1 installé dans une ouverture traversante O, à être orientée vers le haut (et donc vers un passager).

Ce premier moyen de fixation CL est agencé de manière à maintenir localement une partie avant PV de la coiffe d'habillage CH.

On entend ici par "partie avant" une portion de la coiffe d'habillage CH qui est destinée à recouvrir la face supérieure (ou d'accueil) de la partie d'accueil moulée de l'assise AS.

Par exemple, et comme illustré sur les figures 3 et 4, ce premier moyen de fixation CL peut être agencé sous la forme d'un premier moyen de clippage destiné à immobiliser localement une tringle T qui est solidarisée à la partie avant PV de la coiffe d'habillage CH. Dans ce cas, la partie d'accueil moulée de l'assise AS doit comporter une gorge transversale reliant les ouvertures traversantes O à un niveau choisi (voisin de la face supérieure) et dans laquelle peut être logée intégralement la tringle T.

Comme illustré non limitativement sur les figures 3 et 4, le premier moyen de clippage (ou clip) CL peut comprendre, par exemple, deux pattes flexibles et incurvées de façons opposées afin de délimiter un logement propre à recevoir une partie de la tringle T de la coiffe d'habillage CH. Cette tringle T est solidarisée en un endroit prédéfini de la face interne de la partie avant PA de la coiffe d'habillage CH, dans une position transversale, de manière à être logée dans la gorge transversale. Par exemple, cette solidarisation peut se faire par couture ou collage.

On notera, comme illustré non limitativement sur les figures 3 à 5, que, lorsque la coiffe d'habillage CH est pourvue d'une tringle T, il est avantageux que le pied du premier moyen de fixation CL soit pourvu d'ailettes (ou protubérances) de support AL diamétralement opposées suivant la direction transversale et destinées à supporter une partie correspondante d'une tringle T.

Le second moyen de fixation PF est solidarisé à la face arrière FR de

l'embase EB.

On entend ici par "face arrière FR" une face qui est opposée à la face avant FV et donc qui est destinée à être orientée vers le bas (et donc vers le plancher du véhicule) une fois que le dispositif de fixation D1 a été installé dans une ouverture traversante O.

Ce second moyen de fixation PF comporte une extrémité libre EL qui est destinée à déboucher sous l'assise AS (et plus précisément sous la nappe de suspension NS), afin d'être accessible, et qui est agencée de manière à constituer un point d'ancrage pour le troisième moyen de fixation SF qui est solidarisé à la partie inférieure PI1 du dispositif de protection des pieds D2.

Comme illustré non limitativement sur les figures 3 à 5, ce second moyen de fixation PF peut être agencé sous la forme d'une patte de fixation (ou d'ancrage) qui comporte une partie centrale PC prolongée, vers la partie avant de l'assise AS, selon un angle choisi, par l'extrémité libre EL. Dans ce cas, l'angle est obtus. Mais, dans une variante non représentée, la partie centrale PC de la patte de fixation (ou d'ancrage) pourrait être prolongée vers l'avant de l'assise AS par l'extrémité libre EL, selon un angle aigu. Dans une autre variante, on pourrait également avoir une prolongation sans angle. L'angle obtus est cependant préférable dans la mesure où il permet de s'opposer aux efforts induits par le dispositif de protection des pieds D2.

Afin de permettre l'ancrage du troisième moyen de fixation SF, l'extrémité libre EL peut comprendre une partie terminale PT qui présente une forme générale en T. On comprendra que cela signifie que la partie terminale PT présente une extension suivant la direction transversale qui est plus grande que celle de la partie centrale PC de la patte PF.

Par ailleurs, et comme illustré, cette partie terminale PT peut avantageusement comprendre, sur une face supérieure (orientée vers le haut), un cran (ou une nervure) CR destiné(e) à retenir longitudinalement le troisième moyen de fixation SF afin qu'il ne puisse pas glisser vers l'avant et vers le bas dans certaines circonstances, ce qui le désolidariserait de la patte PF. On notera que ce dernier (SF) peut être, par exemple, réalisé sous la forme d'au moins un cordon élastique. Cela est avantageux, car cela permet de maintenir étroitement la coiffe CH et le dispositif D2 plaqués étroitement et

sensiblement sans déformation contre le siège SI lorsque le dossier DS est entraîné en rotation.

On comprendra que l'on définit avec le cordon élastique SF autant de boucles qu'il y a de dispositifs de fixation D1 constituant des points d'ancrage pour le dispositif de protection des pieds D2, et que chaque boucle vient entourer partiellement (du côté avant) chaque patte PF de chaque dispositif de fixation D1. Dans une variante non représentée, on peut utiliser autant de cordons élastiques SF qu'il y a de dispositifs de fixation D1 constituant des points d'ancrage.

De plus, afin de rigidifier la patte PF, cette dernière (PF) peut, comme illustré non limitativement sur la figure 5, comprendre une paroi principale P1 s'étendant sensiblement suivant la direction transversale, et à laquelle est solidarisée sensiblement à 90° au moins une paroi secondaire P2 qui s'étend sensiblement suivant la direction longitudinale. On notera que dans l'exemple illustré, la patte PF comprend une paroi principale P1 solidarisée à deux parois secondaires P2, sensiblement parallèles entre elles. Dans ce cas, la patte PF présente une section en forme générale de U.

Dans une variante non représentée, la partie centrale PC de la patte PF pourrait se présenter sous la forme d'une tige de section rectangulaire ou circulaire.

On notera également que le dispositif de fixation D1 peut être réalisé par moulage d'une matière synthétique ou plastique rigide. Mais, il pourrait également s'agir d'une pièce réalisée dans un matériau métallique léger et résistant, comme par exemple l'aluminium ou le magnésium.

L'invention ne se limite pas aux modes de réalisation de dispositif de fixation, de siège de véhicule, et de véhicule décrits ci-avant, seulement à titre d'exemple, mais elle englobe toutes les variantes que pourra envisager l'homme de l'art dans le cadre des revendications ci-après.

REVENDICATIONS

1. Dispositif de fixation (D1) pour un siège (SI) de véhicule comprenant
5 une assise (AS) et un dossier (DS) propres à être habillés d'une coiffe
d'habillage (CH), caractérisé en ce qu'il comprend une embase (EB), propre à
être installée dans une ouverture traversante (O) définie dans ladite assise
(AS), et munie i) sur une face avant (FV) d'un premier moyen de fixation (CL)
propre à maintenir localement une partie avant (PV) de ladite coiffe
10 d'habillage (CH), et ii) sur une face arrière (FR) d'un second moyen de fixation
(PF) comportant une extrémité libre (EL) destinée à déboucher sous ladite
assise (AS) et agencée de manière à constituer un point d'ancrage pour un
troisième moyen de fixation (SF) solidarisé à une partie inférieure (PI1) d'un
dispositif (D2) destiné à protéger les pieds d'un passager et comportant en
15 outre une partie supérieure (PS1) solidarisée à une partie d'extrémité arrière
(PEC) de ladite coiffe d'habillage (CH) située dans une partie inférieure arrière
(PI2) dudit dossier (DS).

2. Dispositif selon la revendication 1, caractérisé en ce que ledit
second moyen de fixation (PF) est agencé sous la forme d'une patte
20 comportant une partie centrale (PC) prolongée, vers une partie avant de ladite
assise (AS), selon un angle choisi, par ladite extrémité libre (EL).

3. Dispositif selon la revendication 2, caractérisé en ce que ladite
extrémité libre (EL) comprend une partie terminale (PT) présentant une forme
générale en T.

25 4. Dispositif selon la revendication 3, caractérisé en ce que ladite partie
terminale (PT) comprend, sur une face supérieure, un cran (CR) destiné à
retenir ledit troisième moyen de fixation (SF).

5. Dispositif selon l'une des revendications 2 à 4, caractérisé en ce que
ladite patte (PF) comprend une paroi principale (P1) à laquelle est solidarisée
30 sensiblement à 90° au moins une paroi secondaire (P2).

6. Dispositif selon l'une des revendications 1 à 5, caractérisé en ce que
ledit premier moyen de fixation (CL) est agencé sous la forme d'un moyen de
clippage propre à immobiliser localement une tringle (T) solidarisée à ladite

partie avant (PV) de ladite coiffe d'habillage (CH).

7. Dispositif selon la revendication 6, caractérisé en ce que ledit moyen de clippage (CL) comprend deux pattes flexibles et incurvées de manière à délimiter un logement propre à recevoir ladite tringle (T).

5 8. Dispositif selon l'une des revendications 6 et 7, caractérisé en ce que ledit premier moyen de fixation (CL) est entouré de deux ailettes de support (AS) destinées à supporter une partie de ladite tringle (T).

9. Siège (SI) propre à faire partie d'un véhicule et comprenant une assise (AS) et un dossier (DS), caractérisé en ce qu'il comprend en outre au
10 moins un dispositif de fixation (D1) selon l'une des revendications 1 à 8, solidarisé à ladite assise (AS), et auquel est solidarisée une coiffe d'habillage (CH) destinée à habiller ladite assise (AS) et ledit dossier (DS) et comprenant une partie d'extrémité arrière (PI2) à laquelle est solidarisé un dispositif de protection de pieds (D2), également solidarisé audit dispositif de fixation (D1).

15 10. Véhicule, caractérisé en ce qu'il comprend au moins un siège (SI) selon la revendication 9.



FIG.1

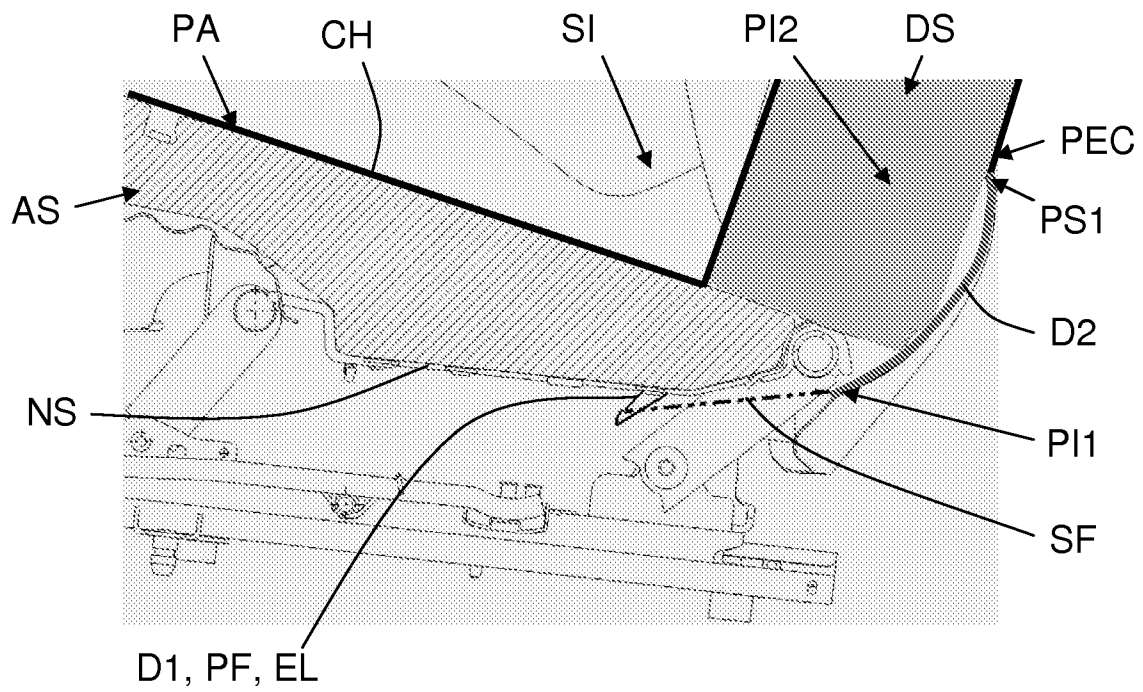


FIG.2

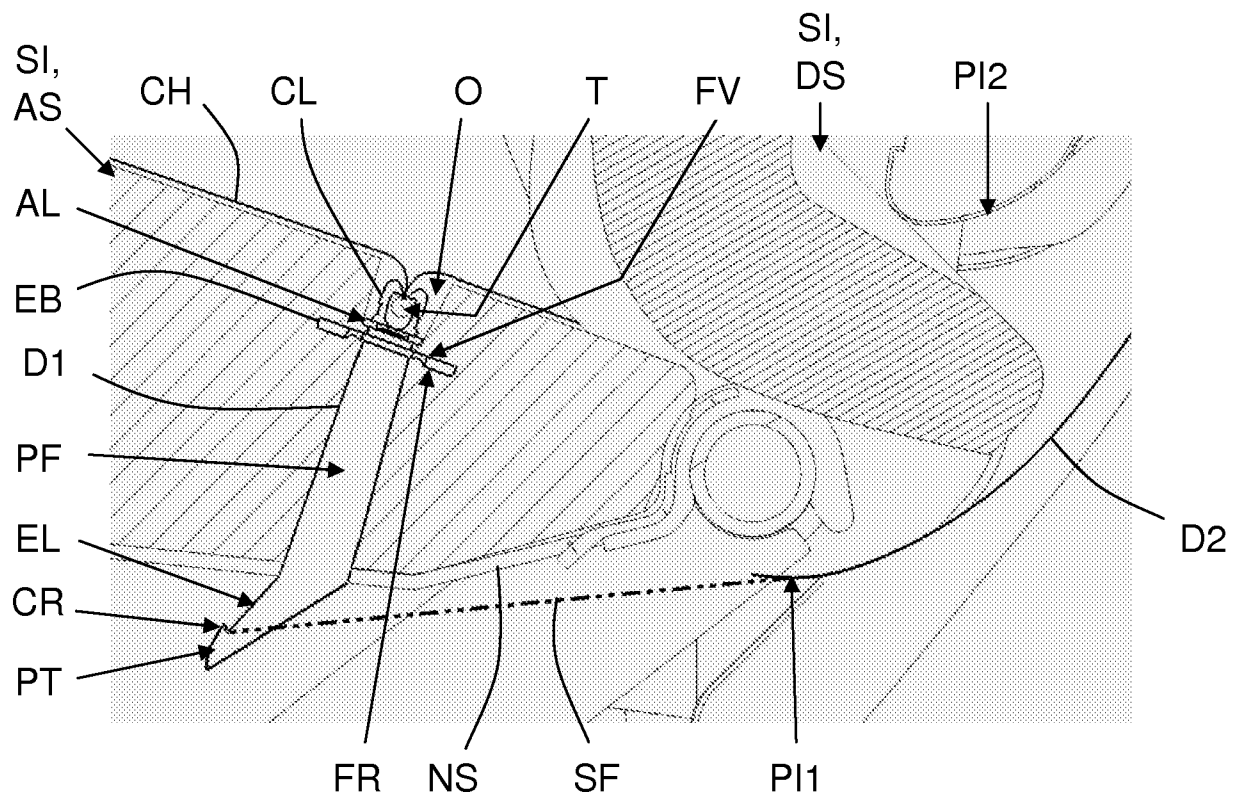


FIG.3

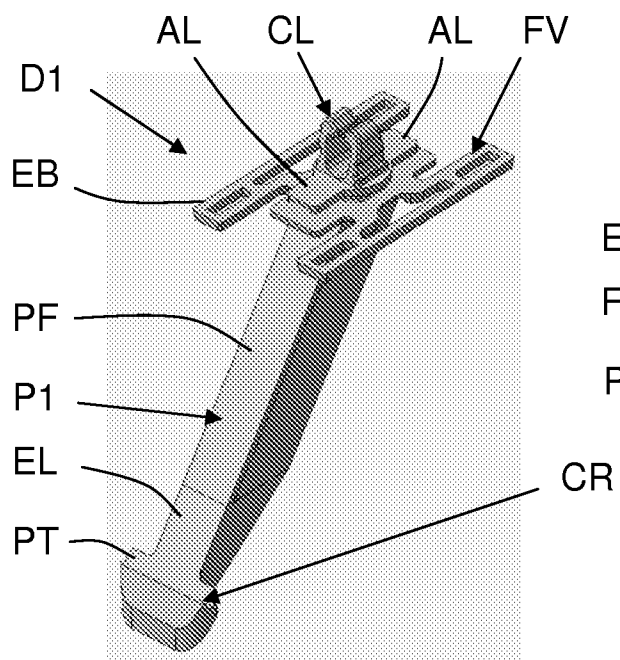


FIG.4

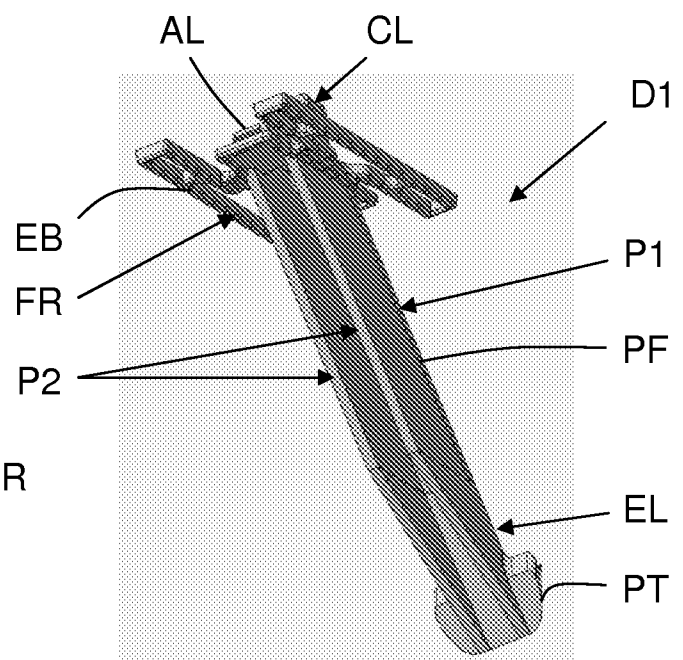


FIG.5