

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.29/GRSG/2000/7
16 février 2000

FRANÇAIS
Original : ANGLAIS et
FRANÇAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail de la construction des véhicules

Groupe de travail des dispositions générales de sécurité (GRSG)
(Soixante-dix-huitième session, 10-14 avril 2000,
points 7., 8., et 9. de l'ordre du jour)

PROPOSITION DE PROJETS D'AMENDEMENTS AUX :
RÈGLEMENT No 18
(Protection contre une utilisation non autorisée),
RÈGLEMENT No 97
(Systemes d'alarme), et
PROJET DE RÈGLEMENT SUR LA PROTECTION DES VÉHICULES DES
CATEGORIES M1 ET N1 CONTRE UNE UTILISATION NON AUTORISÉE

Transmis par l'expert de La France

Note : Le texte reproduit ci-après a été établi par l'expert de la France afin d'introduire des prescriptions complémentaires en vue de prendre en compte de nouveaux systèmes électriques/électroniques de protection contre une utilisation non autorisée. Il se base sur le texte d'un document distribué sans cote (document informel No 1) lors de la soixante-septième session de la Réunion d'experts (TRANS/WP.29/GRSG/56, par. 55 et 56). Ce document se réfère pour le Règlement No 18 au document TRANS/WP29/2000/18, pour le Règlement No 97 à son 01 séries d'amendements et pour la proposition de Règlement au document TRANS/WP.29/2000/3.

Note : Le présent document est uniquement distribué aux experts des dispositions générales de sécurité.

A. PROPOSITION

Règlement No 18,

Insérer un nouveau paragraphe 2.7., ainsi libellé :

"2.7. "Serrure" : tout dispositif conçu et fabriqué pour fonctionner avec une clé."

Insérer un nouveau paragraphe 5.1.3., ainsi libellé :

"5.1.3. La prescription du paragraphe 5.1. peut être réalisée, soit simultanément, soit antérieurement aux actions décrites aux paragraphes 5.1.1. et 5.1.2."

Paragraphe 5.9.1., modifier comme suit :

"5.9.1. Il ne doit pas être possible de faire jouer les dispositifs destinés à empêcher une utilisation non autorisée, sans mettre au préalable les commandes du moteur en position d'arrêt et exécuter ensuite une opération qui n'est pas une continuation ininterrompue de la manoeuvre d'arrêt du moteur ou sans mettre tout d'abord le moteur en position d'arrêt et que la vitesse du véhicule soit nulle."

Insérer un nouveau paragraphe 5.9.3., ainsi libellé :

"5.9.3. Les paragraphes 5.8., 5.8.1. ou 5.8.2. et 5.9.2 ne s'appliquent qu'aux dispositifs comportant un système de verrouillage mécanique."

Règlement No 97,

Paragraphe 31.4., modifier comme suit :

"31.4. Le dispositif d'immobilisation ne doit pas pouvoir entrer en action, lorsque le véhicule ou le moteur n'est pas à l'arrêt."

Projet de Règlement sur la protection des véhicules des catégorie M1 et N1 contre une utilisation non autorisée,

Insérer un nouveau paragraphe 5.1.7., ainsi libellé :

"5.1.7. "Serrure" : tout dispositif conçu et fabriqué pour fonctionner avec une clé."

Insérer un nouveau paragraphe 5.2.1.3., ainsi libellé :

"5.2.1.3. La prescription du paragraphe 5.2.1. peut être réalisée, soit simultanément, soit antérieurement aux actions décrites aux paragraphes 5.2.1.1. et 5.2.1.2."

Paragraphe 5.2.7., modifier comme suit :

" de verrouillage électriques/électroniques doivent comporter au moins pour 5 000 combinaisons."

Insérer un nouveau paragraphe 5.2.8., ainsi libellé :

"5.2.8. En fonction de la nature du dispositif de protection, on appliquera les prescriptions du paragraphe 5.2.6. ou du paragraphe 5.2.7."

Renommer 5.2.9. à 5.2.11. les (anciens) paragraphes 5.2.8. à 5.2.10.

Renommer 5.2.11.1. l'ancien paragraphe 5.2.10.1. et le modifier comme suit :

"5.2.11.1. Il ne doit pas être possible de faire jouer les dispositifs destinés à empêcher une utilisation non autorisée, sans mettre au préalable les commandes du moteur en position d'arrêt et exécuter ensuite une opération qui n'est pas une continuation ininterrompue de la manoeuvre d'arrêt du moteur ou sans mettre tout d'abord le moteur en position d'arrêt et que la vitesse du véhicule soit nulle."

Renommer 5.2.11.2. l'ancien paragraphe 5.2.10.2.

Insérer un nouveau paragraphe 5.2.11.3., ainsi libellé :

"5.2.11.3. Les paragraphes 5.2.10., 5.2.10.1. ou 5.2.10.2. et 5.2.11.2 ne s'appliquent qu'aux dispositifs comportant un système de verrouillage mécanique."

Renommer 5.2.12. à 5.2.15. les (anciens) paragraphes 5.2.11. à 5.2.14.

Paragraphe 5.3.1.3., remplacer la référence au paragraphe 5.2.10. par la référence au paragraphe 5.2.11.

Paragraphe 8.2.4., modifier comme suit :

"8.2.4. Le dispositif d'immobilisation ne doit pas pouvoir entrer en action, lorsque le véhicule ou le moteur n'est pas à l'arrêt."

* * *

B. JUSTIFICATION

Règlement No 18,

Ref. par. 2.7. :

Définition générale d'une serrure qui peut être actionnée par une clé électrique, mécanique, électromécanique, etc...

Ref. par. 5.1.3. :

Les nouveaux systèmes électromécaniques de verrouillage de la direction nécessitent un temps très court (quelques dizaines de ms) pour effectuer la translation et le désengagement du pêne de la serrure de la colonne de direction, pendant lequel le lancement du démarreur est possible.

Le déverrouillage de la colonne de direction et l'autorisation de démarrage se font pratiquement simultanément, compte-tenu des temps mis en jeu (# 30 ms typiquement). Pour prendre en compte ces nouveaux dispositifs, il est nécessaire d'inclure, que la prescription relative au paragraphe 5.1. puisse se faire simultanément aux actions décrites aux paragraphes 5.1. et 5.2.

Ref. par. 5.9.1. :

Le fonctionnement des systèmes actuels de blocage de colonnes de direction comporte une position d'arrêt moteur, préliminaire à l'action de blocage ou de déverrouillage de la colonne, qui intervient quand on retire la clé.

L'apparition de nouveaux systèmes à commande électrique, contrôlés électriquement ou électroniquement dont l'activation peut être effectuée, par exemple, par un bouton poussoir séparé pour la commande marche/arrêt du moteur.

Pour ces systèmes, le verrouillage de la colonne ne doit pouvoir intervenir que lorsque le moteur est arrêté et que la vitesse du véhicule est nulle.

La sécurité présentée est accrue par rapport aux systèmes conventionnels, car il est possible par une action volontaire de retirer la clé, véhicule roulant. Avec ce type de dispositif, cette situation n'est plus possible.

Ref. par. 5.9.3. :

Les prescriptions des paragraphes 5.8., 5.8.1., 5.8.2. et 5.9.2. ne sont pas applicables aux systèmes électriques purs.

Règlement No 97,

Ref. para. 31.4. :

Les possesseurs de véhicules commerciaux, de livraison ou encore les véhicules taxi etc..., sont soumis à des arrêts fréquents pendant lequel le véhicule est laissé quelques instants moteur tournant. Le véhicule n'est pas protégé pendant ce laps de temps. Il apparaît une demande, de plus en plus forte, de pouvoir disposer d'un dispositif immobiliseur pouvant être armé volontairement ou automatiquement par le conducteur, lorsqu'il quitte le véhicule.

Lors d'une tentative de vol du véhicule, l'immobiliseur serait activé et conduirait à un arrêt du moteur du véhicule avant que la mise en mouvement du véhicule intervienne.

Projet de Règlement sur la protection des véhicules contre une utilisation non autorisée,

Re. par. 5.1.7. :

Voir Re. par. 2.7. du Règlement No 18

Re. par. 5.2.1.3. :

Voir Re. par. 5.1.3. du Règlement No 18

Re. par. 5.2.8. :

L'exemple donné est trop orienté. Nous proposons de le supprimer.
En fonction de la nature du dispositif de protection, on appliquera les prescriptions du paragraphe 5.2.6. ou du paragraphe 5.2.7."

Re. par. 5.2.10.1. :

Voir Re. par. 5.9.1. du Règlement No 18

Re. par. 5.2.10.3. :

Voir Re. par. 5.9.3. du Règlement No 18

Re. par. 5.4. :

Il s'agit de prescriptions générales en vue de pouvoir traiter tous les nouveaux systèmes électriques/électroniques.

Re. par. 8.2.4. :

Voir Re. par. 31.4. du Règlement No 97
