



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.29/GRSG/2004/20
15 juillet 2004

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS
ANGLAIS et FRANÇAIS SEULEMENT

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant
les véhicules (WP.29)

Groupe de travail des dispositions générales de sécurité (GRSG)
(Quatre-vingt-septième session, 12-15 octobre 2004,
point 7 de l'ordre du jour)

PROPOSITION DE PROJET D'AMENDEMENT AU RÈGLEMENT N° 97
(Systèmes d'alarme pour véhicules)

Communication de l'Association européenne des fournisseurs
de l'automobile (CLEPA)

Note: Le texte ci-après a été établi par les experts du CLEPA. Il a pour objet d'autoriser des variantes de fonctionnement en ce qui concerne les systèmes d'antidémarrage.

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

GE.04-22536 (F) 260704 280704

A. PROPOSITION

Paragraphe 31.10, lire (la note 7 devrait être supprimée):

«31.10 Le dispositif d'immobilisation ne doit pas empêcher le desserrage ~~des freins du frein de service~~ du véhicule, ~~sauf dans le cas d'un dispositif d'immobilisation qui empêche le desserrage des freins à ressort actionnés pneumatiquement⁷ et qui fonctionne de telle manière que, dans des conditions normales d'utilisation ou en cas de défaillance, il soit satisfait aux prescriptions techniques du Règlement n° 13 en vigueur au moment de la demande d'homologation de type selon le présent Règlement.~~

~~Un dispositif d'immobilisation empêchant le desserrement des freins à ressort actionnés pneumatiquement qui respecte les dispositions du présent paragraphe n'est pas pour autant exempté de l'application des prescriptions techniques énoncées dans le présent Règlement.».~~

Ajouter un nouveau paragraphe 31.11 se lisant comme suit:

«31.11 Le dispositif d'immobilisation doit fonctionner de telle manière qu'il ne puisse pas actionner ~~les freins~~ **le frein de service** du véhicule.».

* * *

B. RAISONS

Les systèmes électriques sont de plus en plus largement utilisés dans la construction des véhicules. Les anciens systèmes purement mécaniques seront complétés ou remplacés par des systèmes électriques, par exemple les systèmes de direction électriques qui recevront une homologation de type (TRANS/WP.29/2004/42). Le frein de stationnement électrique est de plus en plus couramment monté sur les nouveaux véhicules. Il s'agit d'un système sûr et fiable. Jusqu'ici, les paragraphes 31.10 et 31.11 du Règlement n° 97 interdisaient l'application des freins du véhicule. Cette interdiction était justifiée car ces freins précédemment étaient actionnés au moyen de fluides compressibles et qu'un frein ainsi actionné pouvait se desserrer après un certain délai sous l'effet des fuites. Avec l'introduction des freins électromagnétiques et freins de stationnement électriques, les objections à l'utilisation des freins du véhicule comme moyen de prévenir une utilisation non autorisée des véhicules ne sont plus justifiées. Il convient donc de modifier les paragraphes qui interdisent cette pratique. L'amendement proposé limite l'interdiction au seul frein de service. L'exemption prévue pour les freins à ressort, de ce fait, n'est plus nécessaire et elle peut être supprimée, car les freins à ressort sont seulement utilisés comme frein de stationnement et dans certains cas comme frein secondaire. La proposition a pour objet d'autoriser des variantes de fonctionnement en ce qui concerne les systèmes d'antidémarrage des véhicules.
