

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.29/GRSG/2001/17
17 juillet 2001

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

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

Groupe de travail des dispositions générales de sécurité (GRSG)
(Quatre-vingt et unième session, 8-11 octobre 2001,
point 10 de l'ordre du jour)

PROJETS D'AMENDEMENT QU'IL EST PROPOSÉ D'APPORTER
AU RÈGLEMENT n° 97
(Systèmes d'alarme pour véhicules)

Document transmis par l'expert du Royaume-Uni

Note: Le texte reproduit ci-après a été établi par l'expert du Royaume-Uni afin d'incorporer dans le Règlement les prescriptions auxquelles il devrait être satisfait pour qu'un véhicule à moteur puisse être immobilisé après une utilisation non autorisée. Il se fonde sur un document sans cote (document informel n° 11), en anglais seulement, qui a été distribué au cours de la quatre-vingtième session du Groupe (TRANS/WP.29/GRSG/59, par. 55).

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

GE.01-22588 (F)

A. PROPOSITION

Paragraphe 26.1, modifier comme suit:

«... de déplacer normalement le véhicule mû par ses propres moyens (empêchement de l'utilisation sans autorisation). Cela s'entend aussi d'un accessoire destiné à effectuer l'immobilisation contrôlée du véhicule après son utilisation sans autorisation, y compris par télécommande (immobilisation après une utilisation sans autorisation).»

Paragraphe 26.4, modifier comme suit:

«... ne peut être déplacé normalement par ses propres moyens.»

Paragraphe 31.4, modifier comme suit:

«... le frein de stationnement ayant été serré; ou

c) le véhicule est resté stationnaire pendant plus de 5 minutes (immobilisation après une utilisation sans autorisation, uniquement). S'il est ainsi dérogé à la règle...»

Paragraphe 31.8, modifier comme suit:

«... par le montage additionnel ou le fonctionnement d'un dispositif d'immobilisation quel qu'il soit...»

Ajouter de nouveaux paragraphes 31.11 et 31.12, comme suit:

«31.11 Le dispositif d'immobilisation doit fonctionner de telle manière qu'il ne puisse pas actionner les freins du véhicule.

31.12 Le dispositif d'immobilisation peut réduire progressivement les possibilités de fonctionnement du moteur alors que le véhicule est en marche, à condition que les moyens de ce faire peuvent uniquement être commandés instantanément par un agent de la force publique à ce dûment autorisé qui se trouve en contact visuel avec le véhicule (immobilisation après une utilisation sans autorisation, uniquement).»

Ajouter un nouveau paragraphe 32.4.1, comme suit:

«32.4.1 Empêchement de l'utilisation sans autorisation»

Paragraphe 32.4.1 (ancien), renuméroter en tant que paragraphe 32.4.1.1 et modifier comme suit:

«... – par le verrou d'allumage; ou
– lors du verrouillage du véhicule.»

Paragraphe 32.4.2 (ancien), renuméroter en tant que paragraphe 8.3.4.1.2 et modifier comme suit:

«...dans le paragraphe 8.2.4 (excepté le paragraphe 8.2.4, al. c)...»

Paragraphe 32.4.2, modifier comme suit:

«32.4.2 Immobilisation après une utilisation sans autorisation»

Ajouter de nouveaux paragraphes 32.4.2.1 à 32.4.2.3, comme suit:

«32.4.2.1 Le dispositif d'immobilisation peut être mis en fonction, sans autre intervention du conducteur, lorsque la clef est ôtée par une personne qui n'est pas autorisée à utiliser le véhicule, ou que celui-ci est stationnaire et que le système d'allumage ou l'équivalent diesel est mis hors fonction, ou qu'une porte est ouverte (immobilisation après une utilisation sans autorisation, uniquement).

32.4.2.2 Lorsqu'un dispositif d'immobilisation est branché conformément aux paragraphes 8.2.4, alinéa c, et 8.3.4.2.1, les indicateurs de direction et/ou l'éclairage de l'habitacle doivent clignoter jusqu'à ce que le dispositif d'immobilisation a été mis hors fonction. Les signaux acoustiques ne sont pas autorisés. (Immobilisation après une utilisation sans autorisation, uniquement.)

32.4.2.3 Lorsque le dispositif d'immobilisation est mis en fonction à distance, cela ne pourra se faire qu'à l'aide d'un code unique ou d'une adresse électronique ou encore à l'aide de l'un et de l'autre (immobilisation après une utilisation sans autorisation, uniquement).»

* * *

B. JUSTIFICATIONS

Plusieurs dispositifs qui peuvent servir à immobiliser un véhicule après son utilisation sans autorisation commencent à être mis sur le marché. Comme de tels dispositifs peuvent nuire à la sécurité de la circulation, il importe qu'ils soient conformes à certaines prescriptions. Le Groupe de travail 14 du transport routier et de la régulation téléinformatisée de la circulation (TC 278), du Comité européen de normalisation (CEN), a entrepris d'examiner ce problème et d'élaborer une norme européenne pour les dispositifs de récupération des véhicules volés. Malheureusement, les travaux du Groupe ont été retardés et on ne s'attend pas à disposer d'une norme avant 2003, au plus tôt. Dans l'intervalle, il faut mettre en place les prescriptions minima concernant de tels dispositifs afin d'en réglementer la conception et le fonctionnement de telle sorte que leur utilisation ne compromette pas les efforts faits pour améliorer la sécurité de la circulation. Au Royaume-Uni, la police et les services ministériels compétents ont déjà établi un certain nombre de recommandations concernant les dispositifs d'immobilisation des véhicules volés, sur lesquelles sont fondés les travaux du TC 278 et les prescriptions proposées ici.
