



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2008/5/Rev.1  
7 août 2008

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

Groupe de travail des dispositions générales de sécurité

Quatre-vingt-quinzième session  
Genève, 21-24 octobre 2008  
Point 8 de l'ordre du jour provisoire

**RÈGLEMENT N° 97**

(Systèmes d'alarme pour véhicules (SAV))

Proposition de projet d'amendements au Règlement n° 97

Communication de l'expert du Japon\*

Le texte ci-après, établi par l'expert du Japon, vise à apporter au Règlement n° 97 les mêmes modifications que celles qui sont proposées pour le Règlement n° 116. Il est fondé sur le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2008/5 et les documents informels GRSG-93-13 et GRSG-94-23. Les modifications qu'il est proposé d'apporter au texte actuel du Règlement sont indiquées en caractères gras ou biffés.

---

\* Conformément au programme de travail 2006-2010 du Comité des transports intérieurs (ECE/TRANS/166/Add.1, programme d'activité 02.4), le Forum mondial élabore, harmonise et actualise les Règlements afin d'améliorer les caractéristiques fonctionnelles des véhicules. Le présent document est soumis en vertu de ce mandat.

A. PROPOSITION

Paragraphe 6.1.2.1, modifier comme suit:

«6.1.2.1 ...

- d) fausse alarme déclenchée par la commande d'ouverture de l'habitacle: essai spécifié au paragraphe 7.2.15.

**Dans ce cas, si le SAV est conçu pour déclencher l'alarme dans les conditions d'un (des) essai(s) susmentionné(s) et que l'alarme est donc déclenchée au cours de cet (ces) essai(s), le SAV ne doit pas être considéré comme ayant déclenché intempestivement le signal d'alarme sonore.».**

Paragraphe 7.2.1, modifier comme suit:

«7.2.1 Essais de fonctionnement

**Si, parmi les essais prescrits aux paragraphes 7.2.3, 7.2.4, 7.2.5, 7.2.6 et 7.2.8.4, certains sont choisis pour être effectués en série sur un SAV unique avant les essais de fonctionnement, on peut réaliser ces derniers une seule fois après l'achèvement de tous les essais choisis au lieu de les effectuer après chacun des essais choisis.».**

Paragraphe 7.2.3, modifier comme suit:

«7.2.3 ... selon le paragraphe 7.2.1.

**Cette prescription ne s'applique pas au SAV, considéré en tant qu'entité technique distincte, installé dans une partie (des) véhicule(s) où, dans des conditions normales d'utilisation, ledit système d'alarme est à l'abri des corps étrangers et de l'eau. Dans ce cas, le fabricant du SAV doit le prouver en fournissant les documents y relatifs.».**

Paragraphe 7.2.6, modifier comme suit:

«7.2.6 ... les fusibles ayant été changés au besoin.

**Cette prescription ne s'applique pas au SAV, considéré en tant qu'entité technique distincte, installé dans un (des) véhicule(s) conçu(s) pour être exempt(s) de tout court-circuit dans des conditions normales d'utilisation. Dans ce cas, le fabricant du SAV doit le prouver en fournissant les documents y relatifs.».**

Paragraphe 7.2.7, modifier comme suit:

«7.2.7 ... système d'alarme, y compris l'affichage de position.

**Cette prescription ne s'applique pas au SAV considéré en tant qu'entité technique distincte.».**

Annexe 9, paragraphe 1, modifier comme suit:

«1. MÉTHODE ISO

Protection contre les perturbations dues aux lignes d'alimentation

Appliquer aux lignes d'alimentation ainsi qu'aux autres branchements du SAV/SA/dispositif d'immobilisation, qui peuvent être raccordés en pratique aux lignes d'alimentation électrique les impulsions d'essai 1, ~~2a~~, **2b**, 3a, 3b, 4 et ~~5a/5b~~ selon la norme ISO ~~7637-1:1990~~**7637-2:2004**.

**L'impulsion d'essai 5a/5b n'est pas appliquée au SAV, considéré en tant qu'entité technique distincte, installé dans le(s) véhicule(s) sans alternateur. Dans ce cas, le fabricant du SAV doit le prouver en fournissant les documents y relatifs.».**

Essai du SAV/SA/dispositif d'immobilisation à l'état "hors fonction"

~~Les impulsions d'essai 1 à 5 doivent être du niveau d'essai III. L'état fonctionnel requis pour toutes les impulsions d'essai doit être l'état A.~~

Essai du SAV/SA/dispositif d'immobilisation à l'état "hors fonction" et "en fonction"

On applique les impulsions d'essai 1 à 5. L'état fonctionnel requis pour toutes les impulsions d'essai est indiqué au tableau 1.

Tableau 1 – Niveau d'essai/état fonctionnel des lignes d'alimentation

N° de l'impulsion d'essai	Niveau d'essai	État fonctionnel
1	III	C
<b>2 a</b>	<b>III</b>	<b>B</b>
<b>2 b</b>	<b>III</b>	<b>C</b>
3a	III	<b>A</b>
3b	III	A
4	III	B
4	I	A
<b>5a/5b</b>	III	A

Protection contre les perturbations transmises par couplage sur les lignes signaux

...

Protection contre les perturbations par rayonnement à hautes fréquences

...

Perturbations électriques dues aux décharges électrostatiques

Les essais concernant la protection contre les perturbations d'origine électrostatique doivent être effectués conformément au rapport technique ISO/TR 10605-1993.

**Cette prescription ne s'applique pas au SAV, considéré en tant qu'entité technique distincte, installé dans une partie du (des) véhicule(s) où, dans des conditions normales d'utilisation, ledit système d'alarme est inaccessible. Dans ce cas, le fabricant du SAV doit le prouver en fournissant les documents y relatifs.».**

Émissions rayonnées

...»

B. JUSTIFICATION

La présente proposition est fondée, à l'exception de la proposition d'amendement relative au paragraphe 7.2.6, sur les procédures d'essai existantes concernant le présent Règlement utilisées par la *Vehicle Certification Agency* (VCA) (Royaume-Uni) et la *Vehicle Approval Authority* (RDW) (Pays-Bas).

Nous acceptons les arguments avancés en faveur de ces procédures pratiques et essayons, pour rendre ces dernières plus précises, de modifier les dispositions du Règlement.

Première partie

Paragraphe 6.1.2.1

Cette proposition vise à préciser que, si le système d'alarme pour véhicule (SAV) est conçu pour déclencher l'alarme dans les conditions d'un (des) essai(s) mentionné(s) et que l'alarme est donc déclenchée au cours de cet (ces) essai(s), le SAV ne doit pas être considéré comme ayant déclenché «intempestivement» le signal d'alarme sonore.

Paragraphe 7.2.1

En imposant des conditions plus strictes, cette proposition vise à ajouter une procédure facultative au titre de ce règlement afin de réduire à l'essentiel les essais de fonctionnement à répétition prescrits par les paragraphes 7.2.3, 7.2.4, 7.2.5, 7.2.6 et 7.2.8.4.

Exécuter certains des essais prescrits dans lesdits paragraphes avant que d'effectuer les essais de fonctionnement en série sur un échantillon est plus rigoureux, en ce qui concerne les conditions d'essai, qu'exécuter l'un de ces essais avant d'exécuter l'essai de fonctionnement.

Cette modification donne aux fabricants la possibilité de réduire leur charge de travail pour obtenir l'homologation de type, à condition que la qualité du SAV soit suffisante.

### Paragraphe 7.2.3

Le SAV considéré en tant qu'entité technique distincte est destiné à être installé dans un véhicule et peut être conçu pour être placé dans un endroit du véhicule qui soit étanche aux corps étrangers et à l'eau. Il n'est donc pas nécessaire d'appliquer cette prescription au SAV si celui-ci est conçu pour être placé à l'abri des corps étrangers et de l'eau.

### Paragraphe 7.2.6

Le SAV considéré en tant qu'entité technique distincte est destiné à être installé dans un véhicule et peut être conçu pour être exempt de tout court circuit. Il n'est donc pas nécessaire d'appliquer cette prescription au SAV, considéré en tant qu'entité technique distincte, installé dans un véhicule conçu pour être exempt de tout court circuit dans des conditions normales d'utilisation.

### Paragraphe 7.2.7

Cette prescription a pour objet d'éviter que la batterie du véhicule ne se vide en cas de montage sur le véhicule d'un élément destiné à limiter la consommation d'énergie du SAV.

Dans le cas d'un VAS considéré en tant qu'entité technique distincte du véhicule, il n'est pas nécessaire d'appliquer la présente prescription car la consommation totale d'énergie électrique pour le véhicule, y compris celle du SAV, est conçue pour être toujours contrôlée.

## Annexe 9, paragraphe 1

### Protection contre les perturbations dues aux lignes d'alimentation et tableau 1

- a) Il s'agit de mettre à jour la disposition en renvoyant à la dernière version de la norme ISO.
- b) Puisque l'impulsion d'essai 5a/5b correspond à un essai de simulation du bruit créé par le dérèglement d'un alternateur, l'essai doit être exécuté en fonction de l'état des alternateurs du véhicule dans lequel le SAV est installé.
- c) Les modifications apportées concernant l'état fonctionnel (tableau 1) sont fondées sur la Directive 72/245/CEE de l'Union européenne, modifiée en dernier lieu par la Directive 2006/28/CE.

### Perturbations électriques dues aux décharges électrostatiques

Cette prescription a pour objet de garantir les propriétés de résistance du SAV aux décharges électrostatiques. Il n'est donc pas nécessaire d'appliquer cette prescription au SAV, considéré en tant qu'entité technique distincte, installé dans un endroit du (des) véhicule(s) où, dans des conditions normales d'utilisation, ledit système d'alarme est inaccessible.