



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2008/5/Rev.2
23 février 2009

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-seizième session

Genève, 4-8 mai 2009

Point 10 de l'ordre du jour provisoire

RÈGLEMENT N° 97
(Systèmes d'alarme pour véhicules)

Proposition révisée de projets d'amendements au Règlement n° 97

Communication de l'expert du Japon*

Le texte reproduit ci-après a été établi par l'expert du Japon; il a pour objet de simplifier les procédures d'essai. Il est basé sur le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2008/5/Rev.1. Les modifications 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

Première partie,

Paragraphe 6.1.2.1, lire:

«6.1.2.1 ...

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

Si le système d'alarme est conçu pour déclencher l'alarme dans les conditions d'un ou des essais mentionnés ci-dessus et si l'alarme est en conséquence actionnée, le système d'alarme n'est pas considéré comme ayant déclenché intempestivement le signal d'alarme sonore.».

Paragraphe 7.2.1, lire:

«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, il est choisi d'en exécuter certains consécutivement sur un même système d'alarme, l'essai de fonctionnement peut être effectué une seule fois après les autres essais plutôt qu'à chaque fois après chacun d'eux.».

Paragraphe 7.2.3, lire:

«7.2.3 ... on répétera les essais de fonctionnement selon le paragraphe 7.2.1.

Cette prescription ne s'applique pas à un système d'alarme homologué par type en tant qu'une entité technique distincte, qui doit être installé dans une partie du véhicule inaccessible aux corps étrangers et à l'eau en utilisation normale. Dans ce cas, le fabricant du système d'alarme doit:

- a) le prouver en fournissant les documents pertinents;
- b) spécifier au point 5 de la fiche de communication (annexe 1) que la prescription de ce paragraphe ne s'applique pas au système d'alarme;
- c) indiquer au point 5 de la fiche de communication (annexe 1) la liste des véhicules sur lesquels le système d'alarme est destiné à être monté;
- d) indiquer au point 5 de la fiche de communication (annexe 1) à quel emplacement le système d'alarme est installé sur le ou les véhicules.».

Paragraphe 7.2.6, lire:

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

Cette prescription ne s'applique pas à un système d'alarme homologué par type en tant qu'entité technique distincte, qui doit être installé sur un véhicule conçu pour être exempt de court-circuit en utilisation normale. Dans ce cas, le fabricant du système d'alarme doit:

- a) le prouver en fournissant les documents pertinents;
- b) spécifier au point 5 de la fiche de communication (annexe 1) que la prescription de ce paragraphe ne s'applique pas au système d'alarme;
- c) indiquer au point 5 de la fiche de communication (annexe 1) la liste des véhicules sur lesquels le système d'alarme est destiné à être monté;
- d) indiquer au point 5 de la fiche de communication (annexe 1) à quel emplacement le système d'alarme doit être monté sur le ou les véhicule(s).».

Paragraphe 7.2.7, lire:

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

Cette prescription ne s'applique pas au système d'alarme considéré en tant qu'entité technique distincte. Dans ce cas, le fabricant du système d'alarme doit:

- a) spécifier au point 5 de la fiche de communication (annexe 1) que la prescription de ce paragraphe ne s'applique pas au système d'alarme;
- b) indiquer au point 5 de la fiche de communication (annexe 1) la liste des véhicules sur lesquels le système d'alarme est destiné à être monté.».

Annexe 9, paragraphe 1, lire:

«1. MÉTHODE ISO

Protection contre les perturbations transmises sur les lignes d'alimentation

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

L'impulsion d'essai 5a/5b n'est pas appliquée à un SAV homologué par type en tant qu'entité technique distincte, qui est installé sur un (des) véhicule(s) sans alternateur. Dans ce cas, le fabricant du SAV doit:

- a) le prouver en fournissant les documents pertinents;

- b) **spécifier au point 5 de la fiche de communication (annexe 1) que la prescription de ce paragraphe ne s'applique pas au système d'alarme;**
- c) **indiquer au point 5 de la fiche de communication (annexe 1) la liste des véhicules sur lesquels le système d'alarme est destiné à être monté.».**

Essai du SAV/SA à l'état «non activé»

~~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 à l'état «non activé» et «activé»

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
2 a	III	B
2 b	III	C
3a	III	A
3b	III	A
4	III	B
4	I	A
5a/5b	III	A

Protection contre les perturbations transmises par couplage sur les lignes signaux

...

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 à un SAV homologué par type en tant qu'entité technique distincte, qui doit être 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:

- a) **le prouver en fournissant les documents pertinents;**
- b) **spécifier au point 5 de la fiche de communication (annexe 1) que la prescription de ce paragraphe ne s'applique pas au système d'alarme;**

- c) **indiquer au point 5 de la fiche de communication (annexe 1) la liste des véhicules sur lesquels le système d'alarme est destiné à être monté;**
- d) **indiquer au point 5 de la fiche de communication (annexe 1) à quel emplacement le système d'alarme doit être monté sur le ou les véhicules.**

Émissions rayonnées

...»

B. EXPOSÉ DES RAISONS

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 si l'alarme est en conséquence déclenchée lors 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

Cette proposition vise à ajouter une procédure facultative dans le cadre du règlement pour réduire au minimum les essais de fonctionnement répétés prescrits par les paragraphes 7.2.3, 7.2.4, 7.2.5, 7.2.6 et 7.2.8.4 moyennant des conditions plus strictes.

En effet, le fait d'exécuter certains des essais prescrits dans lesdits paragraphes consécutivement sur un échantillon avant l'essai de fonctionnement correspond à des conditions plus rigoureuses que d'exécuter seulement l'un de ces essais avant l'essai de fonctionnement.

Cette modification donne aux fabricants la possibilité d'alléger leurs procédures d'essai pour obtenir l'homologation de type, pour autant que la qualité du SAV soit suffisante.

Paragraphe 7.2.3

Le SAV homologué par type en tant qu'entité technique distincte est destiné à être installé après coup sur un véhicule et peut être conçu pour être monté dans un emplacement sur le véhicule qui soit inaccessible aux projections de corps étrangers et d'eau.

Il n'est donc pas nécessaire d'appliquer cette prescription au SAV si celui-ci est conçu pour être monté à l'abri des corps étrangers et de l'eau.

Dans ce cas, pour définir avec précision les conditions de montage du SAV, il est nécessaire de spécifier que la prescription ne s'applique pas au SAV, et d'indiquer dans les documents d'information sur quels véhicules et à quels emplacements le SAV doit être monté.

Paragraphe 7.2.6

Le SAV homologué par type en tant qu'entité technique distincte est destiné à être installé après coup sur un véhicule et peut être conçu pour être protégé contre les courts-circuits.

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

Dans ce cas, pour définir avec précision les conditions de montage du SAV, il est nécessaire de spécifier que la prescription ne s'applique pas au SAV, et d'indiquer dans les documents d'information sur quels véhicules et à quels emplacements le SAV doit être monté.

Paragraphe 7.2.7

Cette prescription a pour objet d'éviter que la batterie du véhicule ne se vide lorsque le SAV est monté après coup sur un véhicule par limitation de la consommation d'énergie du SAV.

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

Dans ce cas, pour définir avec précision les conditions de montage du SAV, il est nécessaire de spécifier que la prescription ne s'applique pas au SAV, et d'indiquer dans les documents d'information sur quels véhicules le SAV doit être monté.

Annexe 9, paragraphe 1

Protection contre les perturbations transmises par les lignes d'alimentation et tableau 1

a) Il s'agit de mettre à jour les dispositions sur la base de la dernière version de la norme ISO;

b) Étant donné que l'impulsion d'essai 5a/5b correspond à un essai de simulation du bruit créé par la disjonction d'un alternateur, l'essai doit être exécuté en fonction de l'état des alternateurs du véhicule sur lequel le SAV est installé. Dans ce cas, pour définir avec précision les conditions de montage du SAV, il est nécessaire de spécifier que la prescription ne s'applique pas au SAV, et d'indiquer dans les documents d'information sur quels véhicules le SAV doit être monté;

c) Les modifications apportées concernant l'état fonctionnel (tableau 1) sont fondées sur la Directive 72/745/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. Dans ce cas, pour définir avec précision les conditions de montage du SAV, il est nécessaire de spécifier que la prescription ne s'applique pas au SAV, et d'indiquer dans les documents d'information sur quels véhicules et à quels emplacements le SAV doit être monté.