



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.29/2008/40  
7 décembre 2007

FRANÇAIS  
Original: ANGLAIS

---

**COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE**

**COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS**

Forum mondial de l'harmonisation des Règlements  
concernant les véhicules

Cent quarante-quatrième session  
Genève, 11-14 mars 2008  
Point 4.2.7 de l'ordre du jour provisoire

ACCORD DE 1958

Examen des projets d'amendements à des Règlements existants

Proposition de complément 2 à la série 03 d'amendements au Règlement n° 18  
(Protection des véhicules contre une utilisation non autorisée)

Communication du Groupe de travail des dispositions générales de sécurité\*

Le texte reproduit ci-après a été adopté par le Groupe de travail des dispositions générales de sécurité (GRSG) à sa quatre-vingt-treizième session (ECE/TRANS/WP.29/GRSG/72, par. 18). Il a été établi sur la base du document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2007/31, tel que modifié et reproduit dans l'annexe V du rapport. Il est transmis pour examen au WP.29 et à l'AC.1.

---

\* Conformément au programme de travail pour 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 la performance des véhicules. Le présent document est soumis en vertu de ce mandat.

Texte du Règlement,

Paragraphe 2.3, modifier comme suit:

«2.3 Par “Dispositif de protection”, on entend un système destiné à empêcher la mise en marche non autorisée du moteur par les moyens normaux ou l’utilisation d’une autre source d’énergie motrice principale du véhicule, en combinaison avec au moins un dispositif permettant:

- a) Le verrouillage de la direction; ou
- b) Le verrouillage de la transmission; ou
- c) Le verrouillage de la commande du changement de vitesse; ou
- d) Le verrouillage des freins.

Dans le cas d’un système permettant le verrouillage des freins, la désactivation du dispositif ne doit pas entraîner automatiquement le desserrage des freins si telle n’est pas l’intention du conducteur.».

Paragraphe 5.9.2, modifier comme suit:

«5.9.2 Dans le cas de dispositifs de protection agissant sur la direction, la transmission, la commande du changement de vitesse ou les freins et à enclenchement par retrait de la clef, soit l’enclenchement du dispositif doit nécessiter un déplacement minimum de 2 mm, soit un dispositif de chevauchement doit empêcher le retrait accidentel total ou partiel de la clef.».

Paragraphe 5.12, modifier comme suit:

«5.12 Les dispositifs rendant impossible une utilisation non autorisée en empêchant le desserrage des freins du véhicule ne sont autorisés que lorsque les organes des freins sont maintenus serrés à l’aide d’un dispositif purement mécanique. Dans ce cas, les prescriptions du paragraphe 5.11 ne s’appliquent pas.».

Paragraphe 6.2, modifier comme suit:

«6.2 Dispositifs empêchant une utilisation non autorisée en agissant sur la transmission ou sur les freins».

Ajouter un paragraphe 6.2.2, libellé comme suit:

«6.2.2 Un dispositif empêchant une utilisation non autorisée en agissant sur les freins doit entraîner le freinage d’au moins une roue de chaque côté d’un essieu au moins.».

L’ancien paragraphe 6.2.2 devient le paragraphe 6.2.3.

L’ancien paragraphe 6.2.3 devient le paragraphe 6.2.4, modifié comme suit:

«6.2.4 La transmission ou les freins ne doivent pas pouvoir se bloquer accidentellement lorsque la clef est dans la serrure du dispositif rendant impossible une utilisation non autorisée, même si le dispositif empêchant la mise en marche du moteur est entré en

action ou a été armé. Cette disposition ne s'applique pas lorsque les prescriptions du paragraphe 6.2 du présent Règlement sont respectées par des dispositifs utilisés par ailleurs à une fin différente, pour laquelle la serrure doit répondre aux conditions susmentionnées (par exemple, les freins de stationnement électriques).».

L'ancien paragraphe 6.2.4 devient le paragraphe 6.2.5, modifié comme suit:

«6.2.5 Le dispositif de protection doit être conçu et réalisé de façon à conserver toute son efficacité même après un certain degré d'usure, après 2 500 manœuvres de verrouillage dans chaque sens. Dans le cas d'un dispositif de protection agissant sur les freins, toutes les parties mécaniques ou électriques du dispositif sont concernées.».

L'ancien paragraphe 6.2.5 devient le paragraphe 6.2.6, modifié comme suit:

«6.2.6 Lorsque le dispositif de protection ... le verrouillage de la transmission ou des freins, il doit être conçu de telle sorte...».

L'ancien paragraphe 6.2.6 devient le paragraphe 6.2.7, modifié comme suit:

«6.2.7 Dans le cas où un dispositif de protection agissant sur la transmission serait employé, il doit pouvoir résister, sans détérioration susceptible de compromettre la sécurité, à l'application, dans les deux sens et dans des conditions statiques, d'un couple de 50 % supérieur au couple maximal pouvant être normalement appliqué sur la transmission. Pour déterminer la valeur de ce couple d'essai, on tiendra compte non pas du couple maximal du moteur, mais du couple maximal pouvant être transmis par l'embrayage ou par la transmission automatique.».

Ajouter les paragraphes 6.2.8 et 6.2.9, libellés comme suit:

«6.2.8 Dans le cas d'un véhicule équipé d'un dispositif de protection agissant sur les freins, le dispositif doit pouvoir maintenir à l'arrêt le véhicule en charge sur une pente ascendante ou descendante de 18°.».

«6.2.9 Dans le cas d'un véhicule équipé d'un dispositif de protection agissant sur les freins, les prescriptions du présent Règlement ne doivent pas être considérées comme une dérogation aux prescriptions des Règlements n<sup>os</sup> 13 ou 13-H, même en cas de défaillance.».

-----