



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.29/2008/44  
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 4.2.40 de l'ordre du jour provisoire

ACCORD DE 1958

Examen des projets d'amendements à des Règlements existants

Proposition de complément 3 à la série 02 d'amendements au Règlement n° 116  
(Protection des véhicules automobiles 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. 25). Il a été établi sur la base du document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2007/34, tel qu'il a été modifié. 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.

Paragraphe 5.1.2, modifier comme suit:

- «5.1.2 par “dispositif destiné à empêcher une utilisation non autorisée”, un système destiné à empêcher la mise en marche non autorisée, par des moyens normaux, du moteur ou 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 5.2.14, modifier comme suit:

- «5.2.14 Les dispositifs destinés à empêcher une utilisation non autorisée en faisant obstacle au desserrage des freins du véhicule ne doivent être autorisés que si les éléments mobiles des freins sont bloqués au moyen d’un dispositif purement mécanique. Dans ce cas, les dispositions du paragraphe 5.2.13 ne s’appliquent pas.».

Paragraphe 5.3.2, modifier comme suit:

- «5.3.2 Dispositifs destinés à empêcher une utilisation non autorisée en agissant sur la transmission ou sur les freins».

L’ancien paragraphe 5.3.2.2 devient le paragraphe 5.3.2.3.

L’ancien paragraphe 5.3.2.3 devient le paragraphe 5.3.2.4 et est modifié comme suit:

- «5.3.2.4 Il ne doit pas être possible de bloquer la transmission ou les freins par inadvertance lorsque la clef est dans la serrure d’un dispositif destiné à empêcher une utilisation non autorisée, même si le dispositif empêchant le démarrage du moteur est en fonction ou armé. Cette disposition ne s’applique pas chaque fois qu’il est satisfait aux prescriptions du paragraphe 5.3.2 du présent Règlement au moyen de dispositifs utilisés aussi à une autre fin et que le verrouillage dans les conditions définies ci-dessus est nécessaire à cette fonction supplémentaire, par exemple le frein de stationnement électrique.».

Le paragraphe 5.3.2.4 devient le paragraphe 5.3.2.5 et est modifié comme suit:

- «5.3.2.5 Un dispositif destiné à empêcher une utilisation non autorisée doit être conçu et réalisé de façon à conserver toute son efficacité même après un degré d’usure résultant de 2 500 cycles de verrouillage dans chaque sens. Dans le cas d’un

dispositif de protection agissant sur les freins, cette prescription s'applique à chaque sous-partie mécanique ou électrique du dispositif.».

Le paragraphe 5.3.2.5 devient le paragraphe 5.3.2.6 et est modifié comme suit:

«5.3.2.6 Un dispositif destiné à empêcher une utilisation non autorisée permettant de retirer la clef dans une position autre que celle où la transmission ou les freins sont verrouillés doit être conçu de manière que la manœuvre nécessaire pour atteindre cette position et retirer la clef ne puisse être exécutée par inadvertance.».

Le paragraphe 5.3.2.6 devient le paragraphe 5.3.2.7 et est modifié comme suit:

«5.3.2.7 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 nouveaux paragraphes 5.3.2.8 et 5.3.2.9, ainsi conçus:

«5.3.2.8 Dans le cas d'un véhicule équipé d'un dispositif de protection agissant sur les freins, ce dispositif doit pouvoir maintenir à l'arrêt le véhicule en charge sur une pente, ascendante ou descendante, de 20 %.

5.3.2.9 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.».

-----