



# Conseil économique et social

Distr. générale  
26 septembre 2013  
Français  
Original: anglais

---

## Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

### Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules

Groupe de travail de la sécurité passive

Cinquante-quatrième session

Genève, 17-20 décembre 2013

Point 7 de l'ordre du jour provisoire

Règlement n° 11 (Serrures et charnières de portes)

## Proposition de complément 4 à la série 03 d'amendements

### Communication de l'expert de l'Allemagne\*

Le texte ci-après, établi par l'expert de l'Allemagne, vise à introduire d'autres dispositions permettant l'installation de systèmes de verrouillage intérieur général sans compromettre la sécurité et la protection des passagers des véhicules. Il s'appuie sur un document sans cote (GRSP-53-12) distribué au cours de la cinquante-troisième session du Groupe de travail de la sécurité passive (GRSP) (voir ECE/TRANS/WP.29/GRSP/53, par. 55). Les modifications qu'il est proposé d'ajouter au texte actuel du Règlement apparaissent en caractères gras pour les ajouts et en caractères biffés pour les suppressions.

---

\* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2010-2014 (ECE/TRANS/208, par. 106, et ECE/TRANS/2010/8, activité 02.4), le Forum mondial a pour mission d'élaborer, d'harmoniser et de mettre à jour les Règlements en vue d'améliorer les caractéristiques fonctionnelles des véhicules. Le présent document est soumis dans le cadre de ce mandat.

## I. Proposition

Paragraphe 2.7, modifier comme suit:

«2.7 **“Systèmes de verrouillage supplémentaires”**  
~~“Sécurité pour enfants”, mécanisme de verrouillage qui peut être enclenché ou déclenché indépendamment des autres mécanismes de verrouillage et qui, lorsqu’il est enclenché, bloque la poignée intérieure ou tout autre mécanisme de déverrouillage. Le mécanisme d’enclenchement/de déclenchement, qui peut être manuel ou électrique, peut être situé n’importe où sur le véhicule ou dans le véhicule.~~

Ajouter les nouveaux paragraphes 2.7.1 à 2.7.3, ainsi conçus:

«2.7.1 **“Sécurité pour enfants”, mécanisme de verrouillage qui peut être activé ou désactivé indépendamment des autres mécanismes de verrouillage et qui, lorsqu’il est activé, bloque la poignée intérieure ou tout autre mécanisme de déverrouillage. Le dispositif d’activation/de désactivation, qui peut être manuel ou électrique, peut être situé à tout endroit sur le véhicule ou dans le véhicule.**

2.7.2 **“Système de verrouillage intérieur général”, mécanisme de verrouillage offrant une protection supplémentaire contre une utilisation non autorisée qui, lorsqu’il est activé, empêche l’ouverture des portes de l’intérieur du véhicule.**

2.7.3 **“Système de déverrouillage d’urgence”, dispositif de déverrouillage qui, en cas d’urgence, permet à tout occupant du véhicule d’en sortir par toutes les portes situées à proximité des sièges de passagers.».**

Ajouter les nouveaux paragraphes 6.3.2 et 6.3.3, ainsi conçus:

«6.3.2 **Chaque porte peut être équipée d’un système de verrouillage intérieur général. L’activation de ce système ne doit être possible que si aucun occupant n’est à l’intérieur du véhicule.**

6.3.3 **Nonobstant les dispositions du paragraphe 6.3.2, un système de verrouillage intérieur général peut être activé quand un occupant reste dans le véhicule, si le véhicule est équipé d’un dispositif de déverrouillage d’urgence aisément détectable à l’intérieur du véhicule.».**

Les paragraphes 6.3.2 et 6.3.3 (anciens) deviennent les paragraphes 6.3.4 et 6.3.5.

## II. Justification

1. La protection contre l’utilisation non autorisée est une question sensible qui concerne la prévention du vol de véhicules ou d’appareils présents à bord de véhicules. Ces dernières années, la protection contre l’utilisation non autorisée est de fait devenue aux yeux du public plus importante que la protection des occupants.

2. Alors que les statistiques sur le vol de voitures montrent une tendance positive en Allemagne au cours de la décennie écoulée, on enregistre des plaintes de clients concernant les systèmes de verrouillage intérieur général de certains véhicules qui peuvent mettre en danger les occupants restés dans le véhicule. Ces situations à risque sont dues principalement aux pratiques des sociétés d’assurance qui récompensent par des tarifs plus avantageux l’installation de systèmes antivol renforcés.

3. Les prescriptions actuelles du Règlement n° 11 permettent l'installation de systèmes de verrouillage dans les véhicules, à l'exception des autobus et des cars, empêchant les occupants de quitter le véhicule en cas d'urgence. Ces prescriptions autorisent l'installation de systèmes de verrouillage qui verrouillent complètement toutes les portes et fenêtres du véhicule tout en désactivant un mécanisme de déverrouillage éventuel situé dans le compartiment passagers. Dans ce cas, les occupants ne pourraient quitter le véhicule qu'en brisant une fenêtre.
  4. Une analyse de la situation actuelle en matière de vols de véhicules en Allemagne ne révèle aucun élément probant permettant d'établir que les véhicules équipés d'un système de verrouillage intérieur général sont mieux protégés contre l'utilisation non autorisée, par rapport à d'autres mesures ayant le même but.
  5. Le présent document propose un amendement au Règlement n° 11 permettant l'installation de systèmes de verrouillage intérieur général sans compromettre la sécurité et la protection des passagers des véhicules. Les technologies actuellement disponibles permettent de combiner les systèmes de verrouillage intérieur général avec un niveau de sécurité totale pour les passagers.
  6. Le système de déverrouillage d'urgence (par. 2.7.3 et 6.3.3) peut être tout dispositif installé dans le véhicule. Cette fonction peut être assurée, par exemple, par une poignée de porte, une commande de déverrouillage ou par tout autre dispositif supplémentaire à l'intérieur du véhicule.
-