

COMMISSION DE LA SECURITE DES CONSOMMATEURS

Tour de Lyon
185, rue de Bercy
75572 PARIS CEDEX 12
Tél : (1) 43 45 11 45
Fax : (1) 43 44 90 38
Minitel : 3614 SECURITAM

Paris, le 3 février 1993



AVIS

RELATIF AUX LEVE-VITRES ELECTRIQUES POUR VOITURES

LA COMMISSION DE LA SECURITE DES CONSOMMATEURS,

VU la loi n° 83-660 du 21 juillet 1983, relative à la sécurité des consommateurs et modifiant diverses dispositions de la loi du 1er août 1905, notamment ses articles 2, 3, 5, 7, 8, 14, 15 et 16

VU le décret n° 84-270 du 11 avril 1984, modifié par le décret n° 89-445 du 3 juillet 1989, relatif à la Commission de la Sécurité des Consommateurs, notamment ses articles 6, 7, 8, 9, 10, 11 et 12

VU le décret du 5 juillet 1989

VU les arrêtés du 10 juillet 1989 et du 8 novembre 1990

VU les requêtes n° 91-139 et 92-91 A

1 - Considérant que, dans la première requête, l'Union Fédérale des Consommateurs a transmis, le 22 août 1991, à la Commission un courrier du Centre hospitalier de Valenciennes relatant un accident, survenu à un garçon de dix ans, causé par une vitre d'un véhicule RENAULT 21 muni d'un lève-vitres électrique à commande par impulsion et que cet accident (strangulation) a provoqué une asphyxie aiguë avec réanimation ;

2 - Considérant que, dans la seconde requête, Monsieur DURVAUX a alerté la CSC du danger des lève-vitres électriques par impulsion de son véhicule RENAULT ESPACE en expliquant, notamment, que les vitres remontent, même lorsqu'une résistance se fait sentir ;

3 - Considérant que, lors de l'instruction de ce dossier, la Commission a eu connaissance de deux autres accidents survenus au Royaume-Uni, l'un étant dû au coincement avec blessures de la main d'une conductrice d'un véhicule MAZDA 626 doté d'un lève-vitres électrique par impulsion, l'autre ayant provoqué le décès, en juin 1992, d'une enfant de deux ans ;

4 - Considérant que ce dernier accident a eu lieu dans un véhicule FIAT TIPO dont le contact était coupé mais dont la porte, côté conducteur, était restée ouverte, que la fillette, après être passée aux places avant, s'est penchée par la fenêtre, côté passager, et a, en posant le pied sur l'accoudoir, appuyé sur la commande du lève-vitre électrique, fonctionnant par pression

maintenue, que la vitre est montée et a mortellement étranglé l'enfant qui n'avait pu retirer son pied ;

5 - Considérant qu'il n'existe pas de réglementation ou de normalisation, nationale ou communautaire mais que l'Allemagne a élaboré en 1982 (avec une modification en 1984) une réglementation relative aux lève-vitres à fonctionnement non manuel et que cette réglementation est intégrée à l'Ordonnance relative à l'autorisation de circulation sur route (article 30 de la StVZO) ;

6 - Considérant que, selon cette réglementation, la fermeture des vitres ne doit être possible que lorsque la clé servant à mettre en marche le moteur du véhicule est engagée dans sa serrure, que, cependant, des exceptions à cette règle sont admises quand la portière du conducteur n'est pas encore ouverte, quand cette portière est ouverte mais pas encore refermée et quand la porte dont la vitre doit être actionnée est ouverte ;

7 - Considérant que cette réglementation précise, en outre, que si des vitres à commande non manuelle sont équipées de dispositifs anti-coincement efficaces, il n'est plus nécessaire de tenir compte de l'exigence précitée et qu'un dispositif anti-coincement est considéré comme efficace s'il déclenche l'arrêt et l'inversion du mouvement de la vitre lorsque l'effort de fermeture dépasse 100 Newton (N) ;

8 - Considérant qu'une réglementation fédérale américaine (49 CFR 571.118), applicable depuis le 1^{er} septembre 1992, impose que les lève-vitres électriques ne fonctionnent que lorsque le contact est mis ou que lorsqu'ils sont commandés, dans des conditions bien précises, de l'extérieur du véhicule et que dans les autres cas de fonctionnement automatique, les lève-vitres doivent être munis d'un système anti-coincement, similaire à celui décrit par la réglementation allemande ;

9 - Considérant que les différents essais réalisés par le laboratoire de l'Association britannique des consommateurs, la régie RENAULT ou la Presse spécialisée allemande ont montré que l'effort de fermeture développé par les lève-vitres électriques, fonctionnant par impulsion ou par pression maintenue, est toujours supérieur à 100 N, excepté sur les véhicules dotés d'un système anti-coincement ;

10 - Considérant que, d'après les constructeurs d'automobiles entendus, sur certains modèles ou versions de moyenne et de haut de gamme, les lève-vitres électriques peuvent fonctionner lorsque le contact est coupé, notamment, quand la portière du conducteur n'est pas encore fermée mais que, en règle générale, cette possibilité n'est pas prévue sur les autres modèles ;

11 - Considérant que des véhicules de construction européenne, y compris de moyenne gamme, sont, d'ores et déjà, équipés de systèmes anti-coincement conformes aux spécifications allemandes et américaines, que des constructeurs, comme GENERAL MOTORS, envisagent de les installer sur toute leur gamme et que ces systèmes ont pu démontrer leur fiabilité ;

12 - Considérant que les professionnels de l'automobile réalisent actuellement des études afin, d'une part, de réduire l'encombrement et le coût des systèmes anti-coincement et, d'autre part, de modifier l'accessibilité et l'ergonomie des commandes de lève-vitres électriques ;

EMET L'AVIS SUIVANT :

1 - Les lève-vitres électriques à impulsion permettant la montée automatique des vitres devraient être, obligatoirement, munis d'un dispositif anti-coincement dont l'efficacité serait au moins égale à celle prévue par les dispositions réglementaires allemandes et américaines.

Ce dispositif devrait, également, être obligatoire lorsque la commande des lève-vitres électriques est assurée de l'extérieur du véhicule (système de télécommande, clé dans la serrure de portière, etc), que celle-ci le soit par impulsion ou par contact continu.

2 - Les lève-vitres électriques à pression maintenue devraient être interdits lorsqu'ils ne sont pas munis d'un dispositif anti-coincement et qu'ils sont susceptibles de fonctionner alors que la clé de mise en route du moteur est retirée de sa serrure.

3 - Le fonctionnement des lève-vitres électriques situés à l'arrière des voitures devrait pouvoir être neutralisé par un bouton, manœuvrable seulement par le conducteur.

4 - Les constructeurs d'automobiles devraient prendre en compte l'ergonomie des boutons et le positionnement des commandes de lève-vitres électriques, notamment, au plan de leur accessibilité par des enfants et des risques de confusion avec d'autres fonctions.

5 - Dans l'attente de cette réglementation, les constructeurs d'automobiles devraient inclure dans les notices d'utilisation de leurs véhicules une information relative au risque de coincement présenté par les lève-vitres électriques.

ADOPTE AU COURS DE LA SEANCE DU 3 FEVRIER 1993

SUR LE RAPPORT DE MADAME EVELYNE RATTE