
**Véhicules routiers — Terminologie
normalisée pour l'information sur la
réparation et la maintenance (RMI) —**

**Partie 1:
Informations générales et définition
de cas d'utilisation**

iTeh STANDARD PREVIEW

(standards.iteh.ai)
*Road vehicles — Standardized repair and maintenance information
(RMI) terminology —*

Part 1: General information and use case definition

<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/52feb20-828e-4ed3-adf7-1d9857505649/iso-18542-1-2012>



iTeh STANDARD PREVIEW
(standards.iteh.ai)

ISO 18542-1:2012

<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/52ffeb20-828e-4ed3-adf7-1d9857505649/iso-18542-1-2012>



DOCUMENT PROTÉGÉ PAR COPYRIGHT

© ISO 2012

Droits de reproduction réservés. Sauf prescription différente, aucune partie de cette publication ne peut être reproduite ni utilisée sous quelque forme que ce soit et par aucun procédé, électronique ou mécanique, y compris la photocopie et les microfilms, sans l'accord écrit de l'ISO à l'adresse ci-après ou du comité membre de l'ISO dans le pays du demandeur.

ISO copyright office
Case postale 56 • CH-1211 Geneva 20
Tel. + 41 22 749 01 11
Fax + 41 22 749 09 47
E-mail copyright@iso.org
Web www.iso.org

Publié en Suisse

Sommaire

Page

Avant-propos	iv
Introduction	v
1 Domaine d'application	1
2 Références normatives	1
3 Termes, définitions et termes abrégés	2
3.1 Termes et définitions.....	2
3.2 Termes abrégés.....	4
4 Norme et mise en œuvre	4
4.1 Aperçu général de l'ISO 18542.....	4
5 Terminologie RMI normalisée — Informations et présentation générales	5
5.1 Principes fondamentaux.....	5
5.2 Domaine d'application de la terminologie RMI convenue du constructeur de véhicules (VM).....	6
5.3 Utilisation de la terminologie RMI dans le contexte du système RMI.....	6
5.4 Aspects de la mise en œuvre du processus.....	7
6 Aperçu général des cas d'utilisation du SGT	7
6.1 Groupes (<i>clusters</i>) de cas d'utilisation.....	7
7 Descriptions du processus et des objets	9
7.1 Utilisateurs du processus.....	9
7.2 Objets du processus.....	10
8 Définition des cas d'utilisation de la terminologie SGT	11
8.1 CU 1: enregistrement des utilisateurs, administration des utilisateurs, administration du SGT et comité de contrôle des modifications.....	11
8.2 CU 2: Interrogation terminologique.....	15
8.3 CU 3: proposition de terme.....	16
8.4 CU 4: processus de traduction de terme.....	18
8.5 CU 5: correspondance terminologique fournie pour utilisation par les constructeurs de véhicules (VM).....	19
8.6 CU 6: publier la correspondance terminologique pour l'annexe numérique.....	20
Annexe A (informative) Directives relatives à la terminologie — Directives relatives à la sélection et à la création de termes	21
Bibliographie	26

Avant-propos

L'ISO (Organisation internationale de normalisation) est une fédération mondiale d'organismes nationaux de normalisation (comités membres de l'ISO). L'élaboration des Normes internationales est en général confiée aux comités techniques de l'ISO. Chaque comité membre intéressé par une étude a le droit de faire partie du comité technique créé à cet effet. Les organisations internationales, gouvernementales et non gouvernementales, en liaison avec l'ISO participent également aux travaux. L'ISO collabore étroitement avec la Commission électrotechnique internationale (CEI) en ce qui concerne la normalisation électrotechnique.

Les Normes internationales sont rédigées conformément aux règles données dans les Directives ISO/CEI, Partie 2.

La tâche principale des comités techniques est d'élaborer les Normes internationales. Les projets de Normes internationales adoptés par les comités techniques sont soumis aux comités membres pour vote. Leur publication comme Normes internationales requiert l'approbation de 75 % au moins des comités membres votants.

L'attention est appelée sur le fait que certains des éléments du présent document peuvent faire l'objet de droits de propriété intellectuelle ou de droits analogues. L'ISO ne saurait être tenue pour responsable de ne pas avoir identifié de tels droits de propriété et averti de leur existence.

L'ISO 18542-1 a été élaborée par le comité technique CEN/CENELEC/TC 301, *Véhicules routiers*, du Comité européen de normalisation (CEN) en collaboration avec le comité technique ISO/TC 22, *Véhicules routiers*, sous-comité SC 3, *Équipement électrique et électronique*, conformément à l'Accord de coopération technique entre l'ISO et le CEN (Accord de Vienne).

L'ISO 18542 comprend les parties suivantes, présentées sous le titre général *Véhicules routiers — Terminologie normalisée pour l'information sur la réparation et la maintenance (RMI)*:

- *Partie 1: Informations générales et définition de cas d'utilisation*
- *Partie 2: Exigences relatives à la mise en œuvre d'un processus normalisé, autorité d'enregistrement*

Introduction

L'ISO 18542 contient les exigences auxquelles doivent se conformer les systèmes d'information sur la réparation et la maintenance (RMI, *repair and maintenance information*) en application du:

Mandat CE M/421^[3] relatif à l'industrie automobile donné par la COMMISSION EUROPEENNE - DIRECTION GENERALE ENTREPRISES ET INDUSTRIE, Biens de consommation,

«MANDAT AUX ORGANISMES EUROPÉENS DE NORMALISATION POUR LA NORMALISATION DANS LE DOMAINE DU DIAGNOSTIC EMBARQUÉ À BORD DES VÉHICULES (OBD), INFORMATIONS RELATIVES À LA RÉPARATION ET À L'ENTRETIEN (RMI)»

à Bruxelles, le 21 janvier 2008.

Ce mandat porte sur le système de réception CE par type des véhicules relevant des domaines d'application des Directives 2002/24/CE^[5], 2003/37/CE^[6] et 2007/46/CE^[7] et, en particulier, sur les exigences concernant l'accès aux informations relatives à la réparation et à la maintenance des véhicules par des opérateurs indépendants.

À l'heure actuelle, l'ISO 18542 traite uniquement de la terminologie pour l'accès aux informations relatives à la réparation et à la maintenance des véhicules particuliers et utilitaires légers¹⁾ fondé sur la Directive 2007/46/CE^[7].

Le Mandat CE M/421^[3] a pour objet l'élaboration d'une norme ou d'une série de normes spécifiant les exigences pour fournir à des opérateurs indépendants un accès normalisé aux informations relatives à la réparation et à la maintenance (RMI).

Les informations contenues dans la présente partie de l'ISO 18542 découlent des exigences législatives au niveau européen dans le domaine des informations relatives à la réparation et à la maintenance et des prescriptions de sécurité associées, et peuvent être citées en référence par la législation dans d'autres pays.

La présente partie de l'ISO 18542 est apparentée aux Normes internationales futures suivantes:

- ISO 18542-2, *Véhicules routiers — Terminologie normalisée pour l'information sur la réparation et la maintenance (RMI) — Partie 2: Exigences de mise en œuvre des procédés normalisés, autorité d'enregistrement*
- ISO 18541-1, *Véhicules routiers — Normalisation de l'accès aux informations relatives à la réparation et à la maintenance pour l'automobile (RMI) — Partie 1: Informations générales et définitions de cas d'usage*
- ISO 18541-2, *Véhicules routiers — Normalisation de l'accès aux informations relatives à la réparation et à la maintenance pour l'automobile (RMI) — Partie 2: Exigences techniques*
- ISO 18541-3, *Véhicules routiers — Normalisation de l'accès aux informations relatives à la réparation et à la maintenance pour l'automobile (RMI) — Partie 3: Exigences d'interface fonctionnelles pour l'utilisateur*
- ISO 18541-4, *Véhicules routiers — Normalisation de l'accès aux informations relatives à la réparation et à la maintenance pour l'automobile (RMI) — Partie 4: Essai de conformité*

1) Règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil, du 20 juin 2007, *relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules*^[8] et Règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission, du 18 juillet 2008, *portant application et modification du Règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil, du 20 juin 2007, relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules*^[9] et portant modification du Règlement (UE) n° 566/2011 de la Commission, du 8 juin 2011, *portant modification du Règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil et du Règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission en ce qui concerne l'accès aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules*^[10].

ISO 18542-1:2012(F)

Le but de la terminologie normalisée pour l'automobile est de faciliter la recherche d'informations relatives à la réparation et à la maintenance (RMI) dans les systèmes RMI des constructeurs de véhicules (VM).

Les dossiers de réception qui doivent être recherchés à l'aide de la terminologie normalisée sont décrits dans la présente partie de l'ISO 18542. Les cas d'utilisation et les types d'informations décrits dans la présente partie de l'ISO 18542 ne sont pas tous pertinents; un sous-ensemble est plutôt applicable à la présente norme.

Ce sous-ensemble concerne la recherche des termes décrits dans le cas d'utilisation CU 4.2, conformément à l'ISO 18541-1, des types de dossiers de réception suivants:

- procédures d'atelier (CU 5.1);
- schémas de câblage (CU 5.2);
- bulletins techniques d'entretien (CU 5.3).

iTeh STANDARD PREVIEW (standards.iteh.ai)

[ISO 18542-1:2012](https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/52ffeb20-828e-4ed3-adf7-1d9857505649/iso-18542-1-2012)

<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/52ffeb20-828e-4ed3-adf7-1d9857505649/iso-18542-1-2012>

Véhicules routiers — Terminologie normalisée pour l'information sur la réparation et la maintenance (RMI) —

Partie 1: Informations générales et définition de cas d'utilisation

1 Domaine d'application

L'ISO 18542 comporte deux parties:

- la présente partie définit un cadre et un processus d'approbation de termes;
- la Partie 2 définit les exigences de mise en œuvre d'un processus relatif à un système de gestion terminologique et à une autorité d'enregistrement, avec une annexe numérique.

L'objectif fondamental de l'ISO 18542 est de faciliter la recherche par des opérateurs indépendants (OI) sur les sites Web d'information sur la réparation et la maintenance (RMI, *repair and maintenance information*) des constructeurs de véhicules (VM, *vehicle manufacturers*).

La présente partie de l'ISO 18542 donne un aperçu général et la structure de chaque partie de la norme. Elle spécifie également des cas d'utilisation relatifs à la terminologie pour l'information sur la réparation et la maintenance (RMI) afin de normaliser l'accès aux RMI pour des opérateurs indépendants.

La fourniture de la terminologie RMI convenue pour l'automobile ne relève pas de l'ISO 18542 et ne fait donc pas partie du domaine d'application de la présente partie de l'ISO 18542. Il est plutôt prévu que la terminologie RMI convenue pour l'automobile suive un cycle de vie allant au-delà de l'échéance de l'ISO 18542. Elle dépendra des travaux d'une autorité d'enregistrement, d'un groupe de révision de la terminologie pour sa création et sa gestion et d'une annexe numérique pour sa publication. En ce qui concerne l'élaboration de l'annexe numérique, des normes existantes seront revues et des éléments seront inclus si cela est approprié et possible.

2 Références normatives

Les documents de référence suivants sont indispensables pour l'application du présent document. Pour les références datées, seule l'édition citée s'applique. Pour les références non datées, la dernière édition du document de référence s'applique (y compris les éventuels amendements).

ISO 18541-1, *Véhicules routiers — Normalisation de l'accès aux informations relatives à la réparation et à la maintenance pour l'automobile (RMI) — Partie 1: Informations générales et définitions de cas d'usage*

ISO 18541-2, *Véhicules routiers — Normalisation de l'accès aux informations relatives à la réparation et à la maintenance pour l'automobile (RMI) — Partie 2: Exigences techniques*

ISO 18542-2, *Véhicules routiers — Terminologie normalisée pour l'information sur la réparation et la maintenance (IRM) — Partie 2: Exigences de mise en œuvre des procédés normalisés, autorité d'enregistrement*

3 Termes, définitions et termes abrégés

3.1 Termes et définitions

Pour les besoins du présent document, les termes et définitions suivants s'appliquent.

3.1.1

niveau d'accès

un des niveaux d'accès aux RMI, y compris les droits et les autorisations assignés à une catégorie d'utilisateurs

EXEMPLE Il est possible d'envisager deux accès aux RMI: l'un lié à la sécurité et l'autre non lié à la sécurité. Ils représentent deux niveaux d'accès différents.

3.1.2

terminologie RMI convenue

ensemble de termes convenus, traduits et communiqués pour la recherche de dossiers RMI dans le système RMI d'un constructeur de véhicules

3.1.3

demandeur

individu qui fait une demande d'accès au système de gestion terminologique

3.1.4

comité de contrôle des modifications CCM

groupe mis en place par l'autorité d'enregistrement et chargé d'approuver ou non toute demande de modification du système

3.1.5

langue cible définie

langue définie par l'autorité d'enregistrement pour la traduction des termes

STANDARD PREVIEW
(standards.iteh.ai)
ISO 18542-1:2012
<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/52ffeb20-828e-4ed3-adf7-1d9857505649/iso-18542-1-2012>

3.1.6

annexe numérique

bibliothèque numérique dans laquelle les termes relatifs à la terminologie RMI pour l'automobile sont enregistrés et mis à disposition dans des formats numériques dans les langues cibles définies

3.1.7

utilisateur final

opérateur indépendant ou constructeur de véhicules, où le terme «opérateur indépendant» correspond à la définition légale fournie dans la législation de référence concernant la réception par type des véhicules

3.1.8

entité

objet, concept ou notion dans le domaine de l'automobile, désigné par un terme

NOTE Une entité n'existe pour ce processus que s'il existe un terme qui la désigne en anglais américain. L'entité est la signification commune de tous les termes traduits dans les langues cibles définies à partir du terme en anglais américain.

3.1.9

opérateur indépendant

OI

entreprise, autre qu'un concessionnaire ou un réparateur agréé, qui est directement ou indirectement impliquée dans la réparation et l'entretien de véhicules à moteur, notamment les réparateurs, les fabricants ou les distributeurs de matériels de réparation, d'outils ou de pièces de rechange, les éditeurs d'informations techniques, les clubs automobiles, les opérateurs d'assistance routière, les opérateurs proposant des services de contrôle et d'essai, les opérateurs proposant la formation d'installateurs, de fabricants et de réparateurs d'équipements pour véhicules à carburant alternatif

3.1.10**objet du processus**

résultat d'un cas d'utilisation du processus

NOTE Pour une description détaillée, voir 6.2.2.

3.1.11**utilisateur du processus**

personne autorisée à participer au processus terminologique et à utiliser le système pour les diverses actions au sein du processus

NOTE Pour une description détaillée, voir 7.1.

3.1.12**autorité d'enregistrement**

institution qui gère le processus de terminologie RMI pour l'automobile, le système de gestion terminologique (SGT) et l'annexe numérique

3.1.13**système de gestion terminologique****SGT**

<RMI> système accessible sur Internet qui est utilisé pour créer et gérer les termes convenus

3.1.14**administrateur du système de gestion terminologique****administrateur du SGT**

personne qui assure la maintenance du SGT et qui est responsable d'un éventail d'activités opérationnelles et de maintenance du SGT et de la base de données

EXEMPLE Comprend, sans toutefois s'y limiter, la gestion des enregistrements, les mises à jour du SGT, l'assistance à l'exploitation et à la maintenance et la gestion de la diffusion.

<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/52feb20-828e-4ed3-adf7-1d9857505649/iso-18542-1-2012>

3.1.15**terme**

mot ou expression isolée pour une entité qui a une intégrité linguistique, sémantique et grammaticale

3.1.16**mémoire de traduction****MT**

mémoire où sont stockés des «segments» qui peuvent être des phrases ou des unités similaires à des phrases (intitulés, titres ou éléments dans une liste) et qui ont été précédemment traduits.

NOTE La mémoire de traduction enregistre le texte source et sa traduction correspondante en paires de langues, appelées unités de traduction.

3.1.17**constructeur de véhicules****VM**

personne ou organisme responsable devant l'autorité compétente en matière de réception de tous les aspects du processus de réception par type ou de l'autorisation et de la conformité de la production d'un véhicule.

NOTE 1 Cette personne ou cet organisme ne doit pas nécessairement intervenir directement à toutes les étapes de la construction d'un véhicule, d'un système, d'un composant ou d'une entité technique soumis à réception.

NOTE 2 D'après la Directive 2007/46/CE^[7].

NOTE 3 Le terme abrégé VM est dérivé de l'anglais *vehicle manufacturer*.

3.1.18

système d'information sur la réparation et la maintenance du constructeur de véhicules système RMI du VM

système d'information par lequel le constructeur de véhicules (VM) donne accès aux informations relatives à la réparation et à la maintenance (RMI) par le biais d'un site Web

3.2 Termes abrégés

RA	réparateur agréé
CCM	comité de contrôle des modifications
AN	annexe numérique
GUI	interface graphique utilisateur (<i>graphical user interface</i>)
OI	opérateur indépendant
RMI	informations relatives à la réparation et à la maintenance (<i>repair and maintenance information</i>)
MT	mémoire de traduction
SGT	système de gestion terminologique
CU	cas d'utilisation
VM	constructeur de véhicules (<i>vehicle manufacturer</i>)

iTeh STANDARD PREVIEW
(standards.itteh.ai)

[ISO 18542-1:2012](https://standards.itteh.ai/catalog/standards/sist/52feb20-828e-4ed3-adf7-1d9857505649/iso-18542-1-2012)

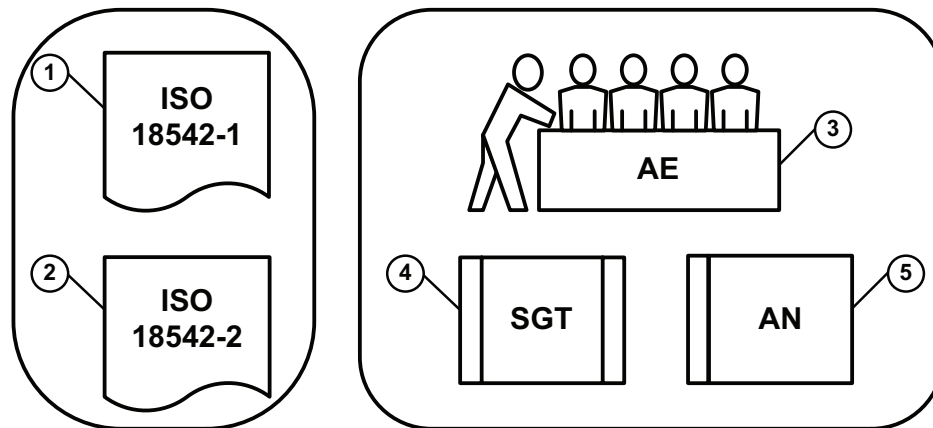
4 Norme et mise en œuvre

<https://standards.itteh.ai/catalog/standards/sist/52feb20-828e-4ed3-adf7-1d9857505649/iso-18542-1-2012>

4.1 Aperçu général de l'ISO 18542

Un aperçu général décrivant le cadre de l'ISO 18542 et ses parties constituantes 1 et 2 est donné à la Figure 1.

La présente partie de l'ISO 18542 exige qu'un SGT et une autorité d'enregistrement fournissent une annexe numérique.



Légende

- 1 ISO 18542-1: spécification du processus d'élaboration et de maintenance d'une terminologie RMI convenue pour l'automobile
- 2 ISO 18542-2: spécification de la mise en œuvre du processus normalisé, y compris les exigences, et autorité d'enregistrement
- 3 autorité d'enregistrement – Groupe de révision de la terminologie
- 4 système de gestion terminologique (SGT)
- 5 annexe numérique (AN): terminologie RMI convenue pour l'automobile

NOTE Comme illustré dans la figure, une distinction est faite entre l'ISO 18542-1 et l'ISO 18542-2, d'une part, et l'annexe numérique, d'autre part, en tant qu'objet résultant du processus normalisé. L'annexe numérique sera publiée pour l'utilisateur final.

Figure 1 — Aperçu général des éléments de l'ISO 18542

<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/52feb20-828e-4ed3-adf7-1d9857505649/iso-18542-1-2012>

5 Terminologie RMI normalisée — Informations et présentation générales

5.1 Principes fondamentaux

Le présent document est soutenu par un certain nombre de principes fondamentaux convenus. Une appréciation de ces principes est importante pour comprendre l'objectif de la norme et appréhender la manière dont la présente partie de la norme aide à atteindre cet objectif.

Les principes essentiels sont les suivants:

- l'élaboration de la terminologie RMI convenue du constructeur de véhicules (VM) est une tâche continue qui n'est pas soumise aux contraintes liées aux délais d'élaboration de la présente norme;
- les constructeurs de véhicules (VM) ne seront pas tenus de modifier leur terminologie interne ou leur système RMI de VM pour satisfaire aux exigences de la présente norme. Ils peuvent choisir de procéder à une mise en correspondance par laquelle le terme convenu sera mis en correspondance avec un terme interne pour aider l'opérateur indépendant (IO) dans sa recherche dans le système d'informations relatives à la réparation et la maintenance (RMI) du constructeur de véhicules (VM);
- les sources de la terminologie à convenir sont issues de la terminologie existante du constructeur de véhicules (VM);
- toutes les propositions soumises par un constructeur de véhicules (VM) pour un nouveau terme convenu doivent être soumises en anglais américain;
- toutes les propositions soumises par la personne désignée par l'opérateur indépendant (OI) dans le cadre du processus de rétroaction pour des termes existants doivent être soumises en anglais américain;

- il appartient au constructeur de véhicules (VM) de fournir la terminologie prévue pour le système RMI et de la tenir à jour;
- les représentants des opérateurs indépendants (OI) (un ou deux) participeront en tant que réviseurs au processus de définition de la terminologie;
- l'utilisateur principal de la terminologie convenue est l'utilisateur final individuel du système RMI du constructeur de véhicules (VM);
- les constructeurs de véhicules (VM) sont uniquement tenus de participer à la mise en correspondance terminologique concernant les langues pour lesquelles il existe une annexe numérique, s'ils fournissent cette langue à leurs réparateurs agréés (RA);
- dès lors qu'un terme a été convenu et mis en correspondance, ce terme ne doit pas changer sauf dans les cas où ce terme a engendré un malentendu essentiel dans le concept technique; par conséquent, seules les demandes relatives à de nouveaux termes sont autorisées.

5.2 Domaine d'application de la terminologie RMI convenue du constructeur de véhicules (VM)

Le processus défini dans la présente norme s'intéresse tout particulièrement aux termes appropriés pour la recherche d'informations relatives à la réparation et la maintenance (RMI) pour l'automobile dans un système RMI de constructeur de véhicules (VM) selon le cas d'utilisation 4.2 de l'ISO 18541-1.

Implicitement, la granularité de la terminologie RMI doit se situer au niveau des composants principaux / pièces d'assemblage qui peuvent être démontés et remontés. Les pièces élémentaires, tels que les vis, les joints d'étanchéité, etc., ne sont pas mentionnés dans la terminologie. Une recherche basée sur des pièces élémentaires ne devrait souvent aboutir à aucun résultat. En général, les pièces élémentaires n'apparaissent ni dans les titres ni dans les libellés des documents RMI.

Il est prévu que, dans l'annexe numérique, le nombre de termes convenus soit modéré (c'est-à-dire qu'il est initialement prévu qu'il soit de l'ordre de 1 000 termes). L'ensemble de termes convenus sera le résultat d'un compromis équilibré entre le niveau de détail et des aspects tels que la facilité d'utilisation et l'efficacité de la recherche pour l'utilisateur.

Afin de maintenir l'intégrité de l'annexe numérique, les abréviations et les acronymes ne seront pas autorisés. Les principales raisons à cela résident dans le fait que les abréviations et les acronymes peuvent être à l'origine de malentendus et entraîner des erreurs dans la langue source de référence, l'anglais américain.

EXEMPLE CA = conditionnement d'air, compresseur d'air, conditionneur d'air, critères d'acceptation, composant actif, code d'authentification, canal adjacent, commande analogique, contrôle d'alignement, courant alternatif, commande d'antenne, correction atmosphérique – ces termes ne représentent que des exemples parmi les quelques 500 définitions environ pour le seul acronyme «CA».

Leur traduction dans toutes les langues de recherche définies étendrait l'annexe numérique par la prolifération des termes et augmenterait encore les malentendus et la confusion.

5.3 Utilisation de la terminologie RMI dans le contexte du système RMI

La Figure 2 décrit le scénario de recherche dans le système RMI d'un constructeur de véhicules (VM), à partir d'un terme convenu. Il est supposé que l'utilisateur final de l'opérateur indépendant (OI) a déjà suivi toutes les étapes nécessaires pour atteindre le point de recherche des informations requises, par exemple, enregistrement, connexion, paiement, etc. L'utilisateur final de l'opérateur indépendant (OI) saisit le terme convenu et obtient les documents correspondants du système RMI du constructeur de véhicules (VM).