



---

**Commission économique pour l'Europe**

Comité des transports intérieurs

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

Groupe de travail en matière de roulement et de freinage

**Quatre-vingt-quatrième session**

Genève, 19-22 septembre 2017

Point 13 b) de l'ordre du jour provisoire

**Questions diverses : Règlement n° 89****Proposition de complément 3 à la série 00 d'amendements  
au Règlement n° 89 (Dispositif limiteur de vitesse)****Communication de l'expert de l'Organisation internationale  
des constructeurs d'automobiles\***

Le texte ci-après a été établi par l'expert de l'Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA). Les modifications qu'il est proposé d'apporter au texte actuel du Règlement figurent en caractères gras pour les ajouts et biffés pour les suppressions.

---

\* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2016-2017 (ECE/TRANS/254, par. 159, et ECE/TRANS/2016/28/Add.1, module 3.1), 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 en vertu de ce mandat.



## I. Proposition

Paragraphe 5.2.5.4.2, modifier comme suit :

« 5.2.5.4.2 Chaque fois que la vitesse du véhicule dépasse la  $V_{\text{rég}}$ , le conducteur doit en être informé par ~~un moyen approprié, ou~~ un signal d'avertissement, **approprié** autre que le tachymètre. **Néanmoins, ce signal d'avertissement n'est pas nécessaire quand la  $V_{\text{rég}}$  est dépassée du fait d'une action directe de la part du conducteur.** ».

Paragraphe 21.2.5.4.2, modifier comme suit :

« 21.2.5.4.2 Chaque fois que la vitesse du véhicule dépasse la  $V_{\text{rég}}$ , le conducteur doit en être informé par un ~~moyen approprié, ou un~~ signal d'avertissement, **approprié** autre que le tachymètre. ».

Annexe 6,

Paragraphe 1.5.1, modifier comme suit :

« 1.5.1 Lorsque le DLRV ou la FLRV est désactivé, pour chaque rapport de démultiplication sélectionné pour la vitesse d'essai choisie  $V_{\text{rég}}$ , le service technique doit :

- a) **Soit** mesurer les forces nécessaires sur la pédale d'accélérateur ;
- b) **Soit mesurer la position que doit avoir la pédale d'accélérateur ;**

pour maintenir la  $V_{\text{rég}}$  et une vitesse ( $V_{\text{rég}}^*$ ) dépassant la  $V_{\text{rég}}$  de 20 % ou de 20 km/h (la valeur la plus élevée étant retenue). ».

Paragraphe 1.5.2, modifier comme suit :

« 1.5.2 Lorsque le DLRV ou la FLRV est activé et réglé à la  $V_{\text{rég}}$ , le véhicule doit rouler à une vitesse inférieure de 10 km/h à la  $V_{\text{rég}}$ . Le véhicule doit ensuite être accéléré **soit** en augmentant la force exercée sur la pédale d'accélérateur **soit en ajustant la position de la pédale d'accélérateur** pendant une durée de  $1 \pm 0,2$  s de manière que sa vitesse atteigne la  $V_{\text{rég}}^*$ .

Cette force **ou position** doit alors être maintenue pendant une durée d'au moins 30 s après que la vitesse du véhicule s'est stabilisée. ».

## II. Justification

1. Un avertissement, lorsque le conducteur agit directement (indiquant son intention) pour désactiver temporairement la fonction de limitation de vitesse, pourrait distraire celui-ci. En conséquence, le Règlement ne devrait pas rendre cet avertissement obligatoire. La proposition supprime le caractère obligatoire de cette possible source de distraction.

2. La commande des gaz par ajustement de la position de la pédale est une pratique normale de l'industrie. Il s'avère que, dans le cas d'une pédale d'accélérateur électronique, la corrélation entre la position de la pédale et l'ouverture des gaz qui en résulte est plus précise que celle qui existe entre la force exercée sur la pédale et l'ouverture des gaz qui en résulte.

3. Deux erreurs rédactionnelles ont été recensées lors de l'élaboration de la proposition : les mots « un moyen approprié, ou » sont superflus dans les paragraphes 5.2.5.4.2 et 21.2.5.4.2.