



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.29/833
23 janvier 2002

FRANÇAIS
Original : ANGLAIS
et FRANCAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Forum mondial de l'harmonisation des Règlements
concernant les véhicules (WP.29)

PROJET DE COMPLÉMENT 1 AU RÈGLEMENT No 89
(Dispositifs limiteurs de vitesse)

Note : Le texte reproduit ci-après a été adopté à sa dix-neuvième session par le Comité d'administration (AC.1) de l'Accord de 1958 modifié, suite à la recommandation du WP.29 adoptée à sa cent vingt-cinquième session. Il a été établi sur la base du document TRANS/WP.29/2001/38, avec des corrections rédactionnelles faites par le secrétariat (TRANS/WP.29/815, par. 140).

Modifier le titre, comme suit :

"PRESCRIPTIONS UNIFORMES RELATIVES À L'HOMOLOGATION DES :

- I. ... leur vitesse maximale ou leur fonction de limitation réglable de la vitesse.
- II. ... dispositif limiteur de vitesse (DLV) ou d'un dispositif limiteur réglable de la vitesse (DLRV) de type homologué.
- III. ... (DLV) et dispositifs limiteurs réglables de la vitesse (DLRV)."

Table des matières, insérer une nouvelle annexe 6, ainsi libellée :

"Annexe 6 Prescriptions concernant les essais et les performances pour les dispositifs limiteurs réglables de la vitesse (DLRV)"

Texte du Règlement,

Paragraphe 1.1.1 et la note 2/ de bas de page, modifier comme suit :

"1.1.1 SECTION I : ... d'un DLV et aux véhicules des catégories M et N équipés d'un dispositif limiteur réglable de la vitesse (DLRV) qui n'ont pas fait l'objet d'une homologation de type séparé ... remplissant totalement ou partiellement la fonction du DLV ou du DLRV, selon qu'il convient.

2/ Dans le cas des DLV, il est recommandé d'appliquer le présent Règlement aux véhicules de plus de 10 tonnes dont la limite de vitesse est inférieure à la limite de vitesse générale."

Paragraphes 1.1.2 et 1.1.3, modifier comme suit :

- "1.1.2 SECTION II : ... N2 et N3 de DLV et à l'installation sur des véhicules des catégories M et N de DLRV ayant fait l'objet d'une homologation de type, conformément à la section III du présent Règlement.
- 1.1.3 SECTION III : ... et aux DLRV devant équiper des véhicules des catégories M et N."

Paragraphe 1.2, modifier comme suit :

"1.2 Objet
Le but du présent Règlement est de limiter la vitesse sur route des véhicules soit au moyen d'un système du véhicule dont la fonction essentielle est de contrôler l'alimentation du moteur en carburant soit par le biais de la gestion du moteur."

Insérer les nouveaux paragraphes 1.2.1 à 1.2.3, ainsi libellés :

- "1.2.1 Les véhicules des catégories M3, N2 et N3 doivent avoir une vitesse maximale fixée par un dispositif limiteur de vitesse (DLV) ou une fonction de limitation de vitesse (FLV).
- 1.2.2 Les véhicules des catégories M1, N1 et M2 doivent avoir une limite de vitesse que le conducteur fixe volontairement en activant un dispositif limiteur réglable de la vitesse (DLRV) ou une fonction de limitation réglable de la vitesse (FLRV).

- 1.2.3 Les véhicules des catégories M3, N2 et N3 peuvent en outre être dotés d'un DLRV ou d'une FLRV."

Insérer les nouveaux paragraphes 2.1.5 à 2.1.7, ainsi libellés :

- "2.1.5 'Vitesse limite réglable $V_{xég}$ ', la vitesse fixée volontairement par le conducteur.
- 2.1.6 'Fonction de limitation réglable de la vitesse FLRV', une fonction qui permet au conducteur de fixer la vitesse $V_{xég}$ du véhicule et, lorsqu'elle est activée, de limiter automatiquement le véhicule à cette vitesse.
- 2.1.7 'Fonction de limitation de la vitesse', une fonction qui permet de contrôler l'alimentation du véhicule en carburant ou la gestion du moteur afin de limiter la vitesse du véhicule à une valeur maximale donnée."

SECTION I,

Paragraphe 5.1, modifier comme suit :

- "5.1 Prescriptions relatives aux véhicules des catégories M3, N2 et N3 dotés d'une FLV."

Insérer les nouveaux paragraphes 5.2 à 5.2.7.3, ainsi libellés :

- "5.2 Prescriptions relatives aux véhicules dotés d'une FLRV
- 5.2.1 La FLRV doit être telle que, en utilisation normale et en dépit des vibrations auxquelles il est susceptible d'être soumis, le véhicule est conforme aux prescriptions de la section I du présent Règlement.
- 5.2.1.1 En particulier, le dispositif et tous les composants prenant en charge la FLRV doivent être conçus, fabriqués et montés de manière à résister aux phénomènes de corrosion et de vieillissement auxquels ils sont susceptibles d'être exposés.
- 5.2.2 La FLRV doit s'exercer de façon satisfaisante dans son environnement électromagnétique et être conforme aux prescriptions techniques du Règlement No 10, y compris les derniers amendements entrés en vigueur au moment de l'homologation de type.
- 5.2.3 Aucun défaut fonctionnel ni aucune intervention non autorisée dans le système ne doivent donner au moteur une puissance supérieure à celle correspondant à la position de la pédale d'accélérateur.
- 5.2.4 La valeur $V_{xég}$ doit en permanence être indiquée au conducteur et être visible depuis son siège. Cela n'empêche pas une interruption momentanée de cette indication pour des raisons de sécurité ou à la demande du conducteur.
- 5.2.5 La FLRV doit satisfaire aux prescriptions suivantes :
- 5.2.5.1 La FLRV ne doit pas actionner le système de freins de service du véhicule sauf pour les véhicules des catégories M1 et N1, où cela peut se produire.
- 5.2.5.2 La FLRV doit être assurée quel que soit le type de moteur ou le type de transmission employé.

- 5.2.5.3 La vitesse du véhicule doit être limitée à la $V_{\text{rég}}$.
- 5.2.5.4 Lorsque le véhicule est soumis à l'essai selon le paragraphe 5.3, il doit encore être en mesure de dépasser la $V_{\text{rég}}$.
- 5.2.5.4.1 Le dépassement de la $V_{\text{rég}}$ doit exiger une intervention.*/
 - 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, autre que le tachymètre.
 - 5.2.5.4.3 Le respect des dispositions du paragraphe 5.2.5.4.2 doit être démontré au moyen d'essais réalisés selon le paragraphe 5.3.
- 5.2.6 Réglage de la $V_{\text{rég}}$:
 - 5.2.6.1 La $V_{\text{rég}}$ doit pouvoir être réglée par pas ne dépassant pas 10 km/h entre 30 km/h et la vitesse maximale du véhicule par construction.
 - 5.2.6.2 Dans le cas de véhicules construits pour être vendus dans des pays où sont employées les unités anglo-saxonnes, la vitesse $V_{\text{rég}}$ doit pouvoir être réglée par pas ne dépassant pas 5 mph entre 20 mph et la vitesse maximale du véhicule par construction.
 - 5.2.6.3 Ce réglage doit être effectué au moyen d'un dispositif de commande actionné directement par le conducteur.

*/ Par exemple, un rétrogradage ("kickdown").

- 5.2.7 Activation et désactivation :
 - 5.2.7.1 La FLRV doit pouvoir être activée et désactivée à tout moment.
 - 5.2.7.2 La FLRV doit être désactivée chaque fois que le moteur est arrêté par une intervention délibérée du conducteur.
 - 5.2.7.3 Lorsque la FLRV est activée, la valeur initiale de réglage de la $V_{\text{rég}}$ ne doit pas être inférieure à la vitesse à laquelle le véhicule roule."

Paragraphe 5.2 (ancien), renuméroter 5.3 et modifier comme suit :

- "5.3 Essais
 - 5.3.1 Essais de limitation de vitesse (conserver l'ancien paragraphe du règlement actuel concernant les DLV)
 - 5.3.2 Les essais de limitation réglable de la vitesse auxquels le véhicule présenté à l'homologation est soumis sont décrits à l'annexe 6 du présent Règlement.
 - 5.3.2.1 Trois vitesses différentes doivent être choisies pour les essais, au gré du service technique."

SECTION II,

Paragraphe 13 et 13.1, modifier comme suit :

"13. PRESCRIPTIONS

13.1 Prescriptions relatives à l'installation d'un DLV homologué"

Insérer les nouveaux paragraphes 13.2 et 13.2.1, ainsi libellés :

"13.2 Prescriptions relatives à l'installation d'un DLRV homologué

13.2.1 Le véhicule sur lequel le DLRV homologué a été installé doit satisfaire à l'ensemble des prescriptions des paragraphes 5.2.2, 5.2.4, 5.2.5.4, 5.2.6 et 5.2.7."

SECTION III,

Paragraphe 21.2 et 21.2.1, modifier comme suit :

"21.2 Prescriptions relatives aux DLRV

21.2.1 Le dispositif limiteur réglable de la vitesse (DLRV) doit être tel que, en utilisation normale et en dépit des vibrations auxquelles il est susceptible d'être soumis, le véhicule soit conforme aux prescriptions de la section III du présent Règlement."

Insérer les nouveaux paragraphes 21.2.1.1 à 21.3.2.1, ainsi libellés :

"21.2.1.1 En particulier, la FLRV doit être conçue, fabriquée et montée de manière à résister aux phénomènes de corrosion et de vieillissement auxquels elle est susceptible d'être soumise.

21.2.2 La fonction de limitation de vitesse doit s'exercer de façon satisfaisante dans son environnement électromagnétique et être conforme aux prescriptions du Règlement No 10, y compris les derniers amendements entrés en vigueur au moment de l'homologation de type.

21.2.3 Aucun défaut fonctionnel ni aucune intervention non autorisée ne doivent donner au moteur une puissance supérieure à celle correspondant à la position de la pédale d'accélérateur.

21.2.4 La valeur $V_{xég}$ doit en permanence être indiquée au conducteur au moyen d'un affichage visuel. Cela n'empêche pas une interruption momentanée de cet affichage pour des raisons de sécurité.

21.2.5 Le DLRV doit satisfaire aux prescriptions suivantes :

21.2.5.1 Le dispositif limiteur réglable de la vitesse ne doit pas actionner le système de freins de service du véhicule sauf pour les véhicules des catégories M1 et N1, où cela peut se produire.

21.2.5.2 La méthode utilisée pour limiter la vitesse lorsque la $V_{xég}$ est atteinte doit être valable quel que soit le type de transmission (automatique ou manuelle) du véhicule.

21.2.5.3 La vitesse du véhicule doit être limitée à $V_{xég}$.

21.2.5.4 Le véhicule doit encore être en mesure de dépasser la vitesse $V_{xég}$.

- 21.2.5.4.1 Le dépassement de la $V_{\text{rég}}$ doit exiger une intervention.*/
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, autre que le tachymètre.
21.2.5.4.3 Le respect des dispositions du paragraphe 21.2.5.4.2 doit être démontré selon le paragraphe 21.3.
21.2.5.5 La fonction de limitation de la vitesse doit permettre une utilisation normale de la pédale d'accélérateur lors du changement de rapport de démultiplication.
21.2.6 Réglage de la $V_{\text{rég}}$:
21.2.6.1 La $V_{\text{rég}}$ doit pouvoir être réglée par pas ne dépassant pas 10 km/h (5 mph) entre 30 km/h (20 mph) et la vitesse maximale du véhicule par construction.
21.2.6.2 Dans le cas de véhicules construits pour être vendus dans des pays où sont employées les unités anglo-saxonnes, la vitesse $V_{\text{rég}}$ doit pouvoir être réglée par pas ne dépassant pas 5 mph entre 20 mph et la vitesse maximale du véhicule par construction.
21.2.6.3 Ce réglage doit être effectué au moyen d'un dispositif de commande actionné par le conducteur.
21.2.7 Activation et désactivation :
21.2.7.1 Lorsque le conducteur règle la $V_{\text{rég}}$, celle-ci ne doit pas pouvoir être modifiée par des moyens autres que le dispositif de commande prévu à cet effet.
21.2.7.2 Le DLRV doit pouvoir être activé ou désactivé à tout moment.
21.2.7.3 Le DLRV doit être désactivé chaque fois que le moteur est arrêté et la clef retirée.
21.3 Essais
21.3.1 Les essais de limitation de vitesse auxquels le DLV présenté à l'homologation est soumis ainsi que les performances exigées sont décrits à l'annexe 5 du présent Règlement.
21.3.2 Les essais de limitation réglable de la vitesse auxquels le DLRV présenté à l'homologation est soumis sont décrits à l'annexe 6 du présent Règlement.
21.3.2.1 Trois vitesses différentes doivent être choisies pour les essais, au gré du service technique."

*/ Par exemple, un rétrogradage ("kickdown").

La note 3/, applicable aux paragraphes 4.4.1, 12.4.1 et 20.4.1, modifier comme suit:

"3/ 1 pour l'Allemagne, 2 pour la France, 3 pour l'Italie, 4 pour les Pays-Bas, 5 pour la Suède, 6 pour la Belgique, 7 pour la Hongrie, 8 pour la République tchèque, 9 pour l'Espagne, 10 pour la Yougoslavie, 11 pour le Royaume-Uni, 12 pour l'Autriche, 13 pour le Luxembourg, 14 pour la Suisse, 15 (libre), 16 pour la Norvège, 17 pour la Finlande, 18 pour le Danemark,

19 pour la Roumanie, 20 pour la Pologne, 21 pour le Portugal, 22 pour la Fédération de Russie, 23 pour la Grèce, 24 pour l'Irlande, 25 pour la Croatie, 26 pour la Slovénie, 27 pour la Slovaquie, 28 pour le Bélarus, 29 pour l'Estonie, 30 (libre), 31 pour la Bosnie-Herzégovine, 32 pour la Lettonie, 33 (libre), 34 pour la Bulgarie, 35 et 36 (libres), 37 pour la Turquie, 38 et 39 (libres), 40 pour l'ex-République yougoslave de Macédoine, 41 (libre), 42 pour la Communauté européenne (Les homologations sont accordées par les Etats membres qui utilisent leurs propres marques CEE), 43 pour le Japon, 44 (libre), 45 pour l'Australie, 46 pour l'Ukraine et 47 pour l'Afrique du Sud. Les numéros suivants seront attribués aux autres pays selon l'ordre chronologique de ratification de l'Accord concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions, ou de leur adhésion à cet Accord et les chiffres ainsi attribués seront communiqués par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies aux Parties contractantes à l'Accord."

Annexe 1, annexe 2 et annexe 3, remplacer partout :

"fonction de limitation de vitesse" par "fonction de limitation de la vitesse / fonction de limitation réglable de la vitesse",

"dispositif limiteur de vitesse" par "dispositif limiteur de vitesse / dispositif limiteur réglable de la vitesse", et

"DLV" par "DLV/DLRV."

Insérer la nouvelle annexe 6, ainsi libellée :

"Annexe 6

PRESCRIPTIONS CONCERNANT LES ESSAIS
ET LES PERFORMANCES DU DLRV

1. ESSAIS DU SYSTÈME DE LIMITATION RÉGLABLE DE LA VITESSE
 - 1.1 Préparation du véhicule
 - 1.1.1 Un véhicule représentatif du type de véhicule à homologuer, ou un DLRV représentatif du type de DLRV, selon le cas, doit être soumis au service technique.
 - 1.1.1.1 Lorsqu'un DLRV doit être homologué, il doit être monté par le constructeur sur un véhicule qui est représentatif du type auquel le dispositif est destiné.
 - 1.1.2 Les réglages du moteur du véhicule d'essai, notamment de l'alimentation en carburant (carburateur ou injection), doivent être conformes aux spécifications du constructeur du véhicule.
 - 1.1.3 Les pneumatiques doivent être rodés et gonflés à la pression préconisée par le constructeur.
 - 1.1.4 La masse du véhicule doit correspondre à la masse en ordre de marche déclarée par le constructeur.

1.2 Caractéristiques de la piste d'essai

- 1.2.1 Le revêtement de la piste d'essai doit être de nature à permettre de rouler à vitesse stabilisée et exempt de toute irrégularité. La déclivité ne doit pas dépasser 2 %.
- 1.2.2 La piste d'essai doit être exempte d'eau stagnante, de neige ou de verglas.

1.3 Conditions atmosphériques

- 1.3.1 La vitesse moyenne du vent, mesurée à une hauteur d'au moins un mètre au-dessus du niveau du sol, doit être inférieure à 6 m/s, avec des rafales ne dépassant pas 10 m/s.

1.4 Essai concernant l'indication au conducteur du dépassement de la $V_{rég}$

- 1.4.1 L'intervention (mentionnée aux paragraphes 5.2.5.4.1 et 21.2.5.4.1) exigée pour que la $V_{rég}$ puisse être dépassée doit avoir lieu lorsque le véhicule roule à une vitesse inférieure de 10 km/h à la $V_{rég}$.
- 1.4.2 Le véhicule doit être accéléré de manière que sa vitesse dépasse la $V_{rég}$ d'au moins 10 km/h.
- 1.4.3 Cette vitesse doit être maintenue constante pendant 30 s au moins.
- 1.4.4 La vitesse instantanée du véhicule doit être enregistrée pendant l'essai et mesurée avec une précision de ± 1 %.
- 1.4.5 L'essai est considéré comme satisfaisant si les conditions suivantes sont remplies :
- 1.4.5.1 Le conducteur est informé par un signal d'avertissement quand la vitesse effective du véhicule dépasse la $V_{rég}$ de plus de 3 km/h.
- 1.4.5.2 Le conducteur continue à être informé pendant la durée de dépassement de la $V_{rég}$ de plus de 3 km/h.

1.5 Essai de la fonction ou du dispositif de limitation réglable de la vitesse

- 1.5.1 Lorsque le DLRV ou la FLRV est désactivé, pour chaque rapport de démultiplication sélectionné pour la vitesse d'essai choisie $V_{rég}$, le service technique doit mesurer les forces nécessaires sur la pédale d'accélérateur pour maintenir la $V_{rég}$ et une vitesse ($V_{rég*}$) dépassant la $V_{rég}$ de 20 % ou de 20 km/h (la valeur la plus élevée étant retenue).
- 1.5.2 Lorsque le DLRV ou la FLRV est activé et réglé à la $V_{rég}$, le véhicule doit rouler à une vitesse inférieure de 10 km/h à la $V_{rég}$. Le véhicule doit ensuite être accéléré en augmentant la force exercée sur la pédale d'accélérateur pendant une durée de $1 \pm 0,2$ s de manière que sa vitesse atteigne la $V_{rég*}$. Cette force doit alors être maintenue pendant une durée d'au moins 30 s après que la vitesse du véhicule s'est stabilisée.
- 1.5.3 La vitesse instantanée du véhicule doit être enregistrée pendant l'essai afin que la courbe de la vitesse en fonction du temps puisse être tracée, ainsi que pendant l'activation du DLRV ou de la FLRV, comme il convient. La précision de la

mesure de la vitesse doit être de $\pm 1 \%$, tandis que celle de la mesure du temps doit être inférieure à 0,1 s.

- 1.5.4 L'essai est considéré comme satisfaisant si les conditions suivantes sont remplies :
 - 1.5.4.1 La vitesse stabilisée (V_{stab}) atteinte par le véhicule ne doit pas dépasser la $V_{rég}$ de plus de 3 km/h.
 - 1.5.4.1.1 Après que la V_{stab} a été atteinte pour la première fois :
 - 1.5.4.1.1.1 La V_{max} ne doit pas dépasser la V_{stab} de plus de 5 %;
 - 1.5.4.1.1.2 Le taux de changement de la vitesse, mesuré pendant plus de 0,1 s, ne doit pas dépasser 0,5 m/s²;
 - 1.5.4.1.1.3 Les conditions de stabilisation de la vitesse stipulées au paragraphe 1.5.4.1.1 doivent être atteintes au plus tard 10 s après que la V_{stab} a été atteinte pour la première fois;
 - 1.5.4.1.2 Lorsque le contrôle de la vitesse stabilisée a été effectué :
 - 1.5.4.1.2.1 La vitesse ne doit pas varier de plus de 3 km/h par rapport à la $V_{rég}$;
 - 1.5.4.1.2.2 Le taux de changement de la vitesse, mesuré pendant plus de 0,1 s, ne doit pas dépasser 0,2 m/s²;
 - 1.5.4.1.2.3 La V_{stab} est la vitesse moyenne calculée pendant un intervalle de temps minimal de 20 s commençant 10 s après que la V_{stab} a été atteinte pour la première fois.
 - 1.5.4.1.3 Des essais d'accélération doivent être effectués et les critères d'acceptation doivent être vérifiés pour chaque rapport de démultiplication permettant théoriquement d'atteindre la $V_{rég}$."
