

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.29/GRSG/1999/14
23 juillet 1999

FRANÇAIS
Original : ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail de la construction des véhicules

Groupe de travail des dispositions générales de sécurité (GRSG)

(Soixante-dix-septième session, 25-28 octobre 1999,
point 6 de l'ordre du jour)

PROPOSITIONS DE PROJETS D'AMENDEMENTS AU RÈGLEMENT No 39
(Appareil indicateur de vitesse)

Communication de l'expert de la Suède

Note : Le texte reproduit ci-après a été établi par l'expert de la Suède.
Ce document, qui vise à harmoniser les dispositions de la CEE/ONU concernant
les appareils indicateurs de vitesse avec celles des directives européennes,
se fonde sur un document (document informel No 12) distribué lors
de la soixante-seizième session du GRSG (TRANS/WP.29/GRSG/55, par. 89).

Note : Le présent document est distribué uniquement aux experts
des dispositions générales de sécurité.

GE.99-22732 (F)

A. PROPOSITIONS

Paragraphe 1, lire :

"... dont la vitesse maximale par construction est supérieure à 25 km/h."

Paragraphe 4.4.1, note 1/, lire :

"1/ ... 32 pour la Lettonie, 33-36 (libres), 37 pour la Turquie, 38-39 (libres), 40 pour l'ex-République yougoslave de Macédoine, 41 (libre), 42 pour la Communauté européenne (les homologations sont accordées par ses États membres qui utilisent alors leur symbole CEE respectif) et 43 pour le Japon. Les chiffres suivants ..., etc."

Paragraphe 5.3, modifier comme suit la formule :

$$"0 \leq V_1 - V_2 \leq 0,1 V_2"$$

Annexe 3, paragraphe 2, lire :

"...

dans le cas des véhicules des catégories M et N :

$$0 \leq V_1 - V_2 \leq 0,1 V_2 + 2 \text{ km/h}$$

dans le cas des véhicules de la catégorie L :

$$0 \leq V_1 - V_2 \leq 0,1 V_2 + 4 \text{ km/h}"$$

* * *

B. MOTIF

Dans la Communauté européenne, de nouvelles prescriptions sont appliquées aux cyclomoteurs soumis à l'homologation de type en vertu de la Directive 92/61/CEE. Tous les cyclomoteurs, comme les motocycles, doivent être équipés d'un indicateur de vitesse. Les dispositions de cette directive relatives aux indicateurs de vitesse ont été reprises du Règlement No 39, afin de maintenir la conformité avec les textes CEE/ONU. Cependant, la Communauté européenne a dû apporter certaines modifications aux prescriptions, pour prescrire l'utilisation sur les véhicules d'un appareil de mesure de vitesse mieux adapté. On jugeait en effet que les prescriptions tirées du Règlement No 39 ne convenaient pas bien pour les véhicules à moteur à faible vitesse.

Le nouveau texte proposé tient mieux compte des progrès techniques accomplis depuis la parution des propositions originelles en 1978. Un contrôle préalable des indicateurs de vitesse montés sur des types de véhicules récents indique que les appareils produits en série peuvent facilement remplir les conditions énoncées dans la proposition.

L'exigence proposée en ce qui concerne l'imprécision admise des indicateurs de vitesse lors de l'homologation de type est fixée à 10 % maximum, ce qui est une exigence très modérée, si on la compare aux conditions s'appliquant à l'appareillage de contrôle prescrit au paragraphe 5.2.6, qui sont fondées sur une précision supérieure à 0,5 %.

Les prescriptions proposées pour l'homologation de type admettent une valeur affichée par l'indicateur de vitesse allant jusqu'à 53,5 km/h pour une vitesse réelle de 45 km/h, ce qui correspond à une tolérance de 19 %. Compte tenu des dispositions relatives à la conformité de production, cette marge est encore accrue, et la vitesse affichée peut aller jusqu'à 57,5 km/h pour la même vitesse réelle, soit une tolérance de 28 %.

Ces marges risquent d'inciter à une concurrence entre constructeurs pour utiliser des compteurs exploitant les tolérances vers le haut afin d'améliorer leur position commerciale, la vitesse étant un argument de vente pour la clientèle des cyclomoteurs sur certains marchés.

Compte tenu actuellement des efforts faits par les autorités de police pour renforcer le contrôle de la vitesse et de la réduction progressive des tolérances appliquées au niveau national en matière de vitesse, il est logique d'exiger une précision accrue de l'indicateur de vitesse de manière à améliorer la fiabilité de cet instrument pour les conducteurs.
