



Transports Canada
Sécurité et sûreté

Transport Canada
Safety and Security

Sécurité routière

Road Safety

Division des normes et règlements

DOCUMENT DE NORMES TECHNIQUES

N^o 500

VÉHICULES À BASSE VITESSE

Le texte du présent document repose sur le *Code of Federal Regulations* des États-Unis (CFR), titre 49, partie 571, de la *Federal Motor Vehicle Safety Standard No. 500, Low-speed vehicles*, émis dans la *Final Rule, Docket NHTSA 98-3949*, publiée dans le *Federal Register* du 17 juin 1998 (vol. 63, n^o 116, p. 33194).

Date d'entrée en vigueur : le 16 août 2000
Obligatoire à compter du : le 16 février 2001

Direction des normes et recherches relatives aux véhicules automobiles
Direction générale de la sécurité routière et de la réglementation automobile
TRANSPORTS CANADA
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5

DOCUMENT DE NORMES TECHNIQUES

Numéro 500

VÉHICULES À BASSE VITESSE

(This document is also available in English.)

Introduction

Conformément à l'article 12 de la *Loi sur la sécurité automobile* (Loi), un Document de normes techniques reproduit le contenu technique d'un règlement adopté par un gouvernement étranger (par ex., une *Federal Motor Vehicle Safety Standard* publiée par la *National Highway Traffic Safety Administration* du *Department of Transportation* des États-Unis).

Étant donné que le *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles* (Règlement) peut modifier ou supplanter certaines dispositions ou encore prescrire des exigences supplémentaires à celles d'un DNT, chaque DNT doit être utilisé conjointement avec la Loi et la norme pertinente. À titre indicatif, lorsque des modifications ont été apportées, elles sont indiquées dans la marge entre parenthèses dans le DNT.

Des révisions du DNT seront publiées de temps à autre afin d'incorporer les modifications apportées au document de référence et un avis de révision paraîtra dans la Partie I de la *Gazette du Canada*. Un numéro de révision est assigné pour faciliter le repérage d'un DNT. La version originale d'un DNT est considérée comme étant la « Révision 0 ».

Identification des changements

Certains changements non techniques peuvent avoir été apportés au règlement étranger. Ceci peut inclure la suppression de mots, de phrases, de figures et d'articles qui ne s'appliquent pas aux termes de la Loi ou du Règlement, la conversion des unités impériales en unités métriques, la suppression de dates périmées et des remaniements mineurs du texte. Les ajouts seront soulignés et les dispositions qui ne s'appliquent pas seront ~~rayées~~. Lorsqu'un article complet a été supprimé, il sera remplacé par « [PASSAGE SUPPRIMÉ] ». Des changements seront aussi apportés là où le règlement étranger comporte une exigence de déclaration ou une référence qui ne s'applique pas au Canada. Par exemple, le nom et l'adresse du département des Transports étranger sont remplacés par ceux de Transports Canada.

Dates d'entrée en vigueur

La version originale d'un DNT entre en vigueur à la date où la norme dans laquelle elle apparaît pour la première fois est publiée dans la Partie II de la *Gazette du Canada*, alors qu'un DNT révisé entre en vigueur à la date de la publication de l'avis de révision dans la Partie I de la *Gazette du Canada*. La date de publication pertinente dans la *Gazette du Canada* sera indiquée sur le DNT comme étant la date de son entrée en vigueur. Pendant les six mois qui suivent la date d'entrée en vigueur d'un DNT, les fabricants et les importateurs ont le choix de se conformer à ce DNT, ou à la norme ou encore au DNT qu'il remplace.

Après la date d'entrée en vigueur obligatoire d'un DNT, le fabricant ou l'importateur doit se conformer à ses exigences.

Version officielle des Documents de normes techniques

Les Documents de normes techniques peuvent être consultés électroniquement dans les formats HTML et PDF sur le site Web du ministère des Transports à www.tc.gc.ca/RoadSafety/mvstm_tsd/index_f.htm. La version PDF est une réplique du DNT publié par le Ministère et elle doit être utilisée aux fins d'interprétation et d'application juridiques. La version HTML est fournie à titre d'information seulement.

(Copie originale signée par)

Directeur, Normes et recherches relatives aux véhicules automobiles
pour le ministre des Transports
Ottawa (Ontario)

TABLE DES MATIÈRES**DOCUMENT DE NORMES TECHNIQUES
NUMÉRO 500****VÉHICULES À BASSE VITESSE**

<i>Introduction</i>	<i>i</i>
<i>S1. Portée</i>	<i>1</i>
<i>S2. Objet</i>	<i>1</i>
<i>S3. Domaine d'application</i>	<i>1</i>
<i>S4. [En délibéré]</i>	<i>1</i>
<i>S5. Exigences</i>	<i>1</i>
<i>S6. Conditions générales d'essai</i>	<i>2</i>
<i>S6.1. Conditions ambiantes</i>	<i>2</i>
<i>S6.2. Surface de la chaussée</i>	<i>2</i>
<i>S6.3. Condition du véhicule</i>	<i>3</i>
<i>S7. Méthode d'essai</i>	<i>3</i>

Document de normes techniques
Numéro 500

VÉHICULES À BASSE VITESSE

Le texte du présent document repose sur le *Code of Federal Regulations* des États-Unis (CFR), titre 49, partie 571, de la *Federal Motor Vehicle Safety Standard No. 500, Low-speed vehicles*, émis dans la *Final Rule, Docket NHTSA 98-3949*, publiée dans le *Federal Register* du 17 juin 1998 (vol. 63, n° 116, p. 33194).

S1. Portée

Le présent document de normes techniques (DNT) ~~Cette norme~~ énonce les exigences relatives aux véhicules à basse vitesse.

S2. Objet

L'objet du présent DNT ~~de cette norme~~ est de s'assurer que les véhicules à basse vitesse qui circulent sur les routes et les rues publiques ~~et les autoroutes~~ soient munis de l'équipement minimal approprié à la sécurité des véhicules automobiles.

S3. Domaine d'application

Ce DNT ~~cette norme~~ s'applique à tous les véhicules à basse vitesse.

S4. [En délibéré]

S5. Exigences

- (a) Lorsqu'on procède aux essais en accord avec les conditions d'essai stipulées à l'article 6 et les méthodes d'essai stipulées à l'article 7, la vitesse maximale que l'on puisse atteindre en parcourant 1,6 km (1 mille) avec d'un véhicule à basse vitesse ne peut dépasser 40 km/h (25 milles à l'heure).
- (b) Tout véhicule à basse vitesse devrait être muni des éléments suivants :
 - (1) Des phares,
 - (2) Des clignotants à l'avant et à l'arrière,
 - (3) Des feux arrière,
 - (4) Des feux d'arrêt,
 - (5) Des cataphotes rouges : un de chaque côté, le plus vers l'arrière possible, et un à l'arrière du véhicule,
 - (6) Un miroir extérieur installé du côté du conducteur ainsi qu'un miroir extérieur du côté du passager ou bien un miroir intérieur,

- (7) Un frein de stationnement,
- (8) Un pare-brise de type AS-1 ou AS-5 qui soit conforme au « *Safety Code for Safety Glazing Materials for Glazing Motor Vehicles Operating on Land Highways* », Z-26.1-1977, 28 janvier 1977, tel qu'il est modifié par Z26.1a, 3 juillet 1980, de l'American National Standard Institute (~~inclus à des fins de référence; voir 49 CFR 571.5~~).
- (2) (9) Un NIV qui est conforme aux exigences de la ~~partie 565~~ section 115 du Règlement sur la sécurité des véhicules automobile, Numéro d'identification du véhicule, ~~de ce chapitre~~, ainsi que
- (3) (10) Des ceintures de sécurité du type 1 ou du type 2 qui soit conforme à l'article 209 du Règlement sur la sécurité des véhicules automobile, ~~sec. 571.209 de cette partie, Federal Motor Vehicle Safety Standard n° 209~~, Ceintures de sécurité, installées à chaque place assise désignée.

S6. Conditions générales d'essai

Les limites de la performance de chaque véhicule correspondent à celles qui sont indiquées à l'alinéa 5(a) dans le cadre des conditions d'essai suivantes.

S6.1. Conditions ambiantes

S6.1.1. Température ambiante. La température ambiante correspond à toute température située entre 0°C (32°F) et 40°C (104°F).

S6.1.2. Vitesse du vent. La vitesse du vent ne peut dépasser 5 m/s (11,2 milles à l'heure).

S6.2. Surface de la chaussée

S6.2.1. Frottement de la chaussée. À moins d'indication contraire, la surface de la chaussée doit produire un coefficient maximal de friction de 0,9 lorsqu'on le mesure au moyen d'un pneu d'essai conforme à la norme E1136 de l'American Society for Testing and Materials (ASTM) « *Standard Specification for A Radial Standard Reference Test Tire* », conformément à la méthode E-1337-90 de l'ASTM, « *Standard Test Method for Determining Longitudinal Peak Braking Coefficient of Paved Surfaces Using a Standard Reference Test Tire* », à une vitesse de 64,4 km/h (40,0 milles à l'heure), sans tenir compte des projections d'eau (~~inclus à des fins de référence; voir 49 CFR 571.5~~).

S6.2.2. Déclivité. La surface d'essai doit avoir une déclivité inférieure à 1 p. cent dans le sens où l'on fait l'essai et une déclivité inférieure à 2 p. cent dans le sens perpendiculaire à celui de l'essai.

S6.2.3. Largeur des voies. La largeur de la voie ne peut être inférieure à 3,5 m (11,5 pieds).

S6.3. Condition du véhicule

S6.3.1. Le poids en début d'essai, pour ce qui est de la vitesse maximale, correspond au poids du véhicule sans charge plus une masse de 78 kg (170 livres), y compris le conducteur et les accessoires.

S6.3.2. Aucune modification, réparation ou remplacement de quelque élément que ce soit n'est autorisé après le début du premier essai.

S6.3.3. Pression des pneus. La pression de gonflage des pneus à froid ne peut dépasser la pression maximale indiquée sur le côté des pneus.

S6.3.4. Effraction. Avant le début des essais, le véhicule est conforme aux recommandations du fabricant en matière d'effraction.

S6.3.5. Ouvertures du véhicule. Toutes les ouvertures du véhicule (portes, fenêtres, capot, coffre, etc.) sont fermées, sauf s'il est nécessaire de les ouvrir pour utiliser les appareils.

S6.3.6. Véhicules à moteur électrique. Avant le début du déroulement des essais, les batteries de propulsion se trouvent dans l'état de charge recommandé par le fabricant ou, si le fabricant n'a fait aucune recommandation, dans un état de charge qui n'est pas inférieur à 95 p. 100. Il n'est pas permis de recharger les batteries de propulsion.

S7. Méthode d'essai. Les véhicules ne peuvent dépasser la limite indiquée à l'alinéa 5(a) en fonction de la méthode d'essai suivante. Pour déterminer la performance maximale en termes de vitesse, il faut mesurer la vitesse maximale que peut atteindre le véhicule sur une distance de 1,6 km (1 mille). Le véhicule doit faire un départ arrêté puis refaire le trajet en sens inverse dans une période de 30 minutes.