



---

**Commission économique pour l'Europe**

Comité des transports intérieurs

**Forum mondial de l'harmonisation  
des Règlements concernant les véhicules****178<sup>e</sup> session**

Genève, 25-28 juin 2019

Point 4.9.2 de l'ordre du jour provisoire

**Accord de 1958 :****Examen de projets d'amendements à des Règlements ONU existants,  
soumis par le GRB****Proposition de rectificatif au complément 4 à la série 03  
d'amendements au Règlement ONU n° 51 (Bruit émis  
par les véhicules des catégories M et N)****Communication du Groupe de travail du bruit\***

Le texte reproduit ci-dessous a été adopté par le Groupe de travail du bruit à sa soixante-neuvième session (ECE/TRANS/WP.29/GRB/67, par. 7). Il est fondé sur les documents parus sous les cotes ECE/TRANS/WP.29/GRB/2019/8 et ECE/TRANS/WP.29/GRB/2019/9. Il est soumis au Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) et au Comité d'administration (AC.1) pour examen à leurs sessions de juin 2019.

---

\* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2018-2019 (ECE/TRANS/274, par. 123, et ECE/TRANS/2018/21/Add.1, module 3.1), le Forum mondial a pour mission d'élaborer, d'harmoniser et de mettre à jour les Règlements ONU en vue d'améliorer les caractéristiques fonctionnelles des véhicules. Le présent document est soumis en vertu de ce mandat.



## **Rectificatif au complément 4 à la série 03 d'amendements au Règlement ONU n° 51 (Bruit émis par les véhicules des catégories M et N)**

*Annexe 3,*

*Paragraphe 3.1.2.1, dernier alinéa,* remplacer « 3.1.2.1.4.1 e) de l'annexe 3 » par « 3.1.2.1.4.1 d) de l'annexe 3 ».

*Paragraphe 3.1.2.1.4.2, lire :*

« 3.1.2.1.4.2 Véhicules équipés d'une boîte de vitesses automatique, d'une transmission adaptative ou d'une transmission à variation continue et soumis à l'essai rapports non bloqués :

Le sélecteur est placé dans la position correspondant au fonctionnement tout automatique.

La valeur d'accélération  $a_{wot\ test}$  doit être calculée comme indiqué au paragraphe 3.1.2.1.2.2.

Au cours de l'essai, il peut y avoir passage à un rapport inférieur et à une accélération plus forte. Par contre, il ne doit pas y avoir passage à un rapport supérieur et à une accélération plus faible. Tout passage à un rapport qui n'est pas utilisé en circulation urbaine doit être évité.

Il est donc autorisé d'installer et d'utiliser un dispositif électronique ou mécanique, voire de changer la position du sélecteur, pour empêcher le rétrogradage sur un rapport qui n'est généralement pas utilisé en conduite urbaine dans les conditions d'essai prescrites.

L'accélération  $a_{wot\ test}$  obtenue doit être supérieure ou égale à  $a_{urban}$ .

Dans la mesure du possible, le constructeur doit prendre des mesures pour éviter toute accélération  $a_{wot\ test}$  supérieure à  $2,0\ m/s^2$ .

Le tableau 1 de l'appendice de l'annexe 3 donne des exemples de solutions valables pour le contrôle du rétrogradage ou pour éviter les accélérations supérieures à  $2,0\ m/s^2$ . La solution choisie par le constructeur doit être consignée dans le procès-verbal d'essai.

L'accélération  $a_{wot\ test}$  obtenue est ensuite utilisée pour le calcul du facteur de puissance partielle  $k_p$  (voir par. 3.1.2.1.3) en lieu et place de  $a_{wot\ ref}$ . ».