


Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

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

Groupe de travail du bruit

 Cinquante-quatrième session
 Genève, 19-21 septembre 2011

**Rapport du Groupe de travail du bruit sur sa
cinquante-quatrième session (19-21 septembre 2011)**

Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation	1	3
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)	2	3
III. Règlement n° 41 (Bruit émis par les motocycles) (point 2 de l'ordre du jour)	3	3
IV. Règlement n° 51 (Bruit des véhicules des catégories M et N) (point 3 de l'ordre du jour)	4-9	3
A. Actualisation	4-5	3
B. Nouvelles valeurs limites du niveau sonore	6-7	4
C. Prescriptions supplémentaires concernant les émissions sonores	8-9	5
V. Règlement n° 59 (Dispositifs silencieux d'échappement de remplacement pour les véhicules des catégories M ₁ et N ₁) (point 4 de l'ordre du jour)	10	5
VI. Règlement n° 92 (Dispositifs silencieux d'échappement de remplacement pour les motocycles) (point 5 de l'ordre du jour)	11	5
VII. Règlement n° 117 (Pneumatiques - Résistance au roulement, bruit de roulement et adhérence) (point 6 de l'ordre du jour)	12-13	6
VIII. Amendements collectifs aux Règlements n ^{os} 41 (Bruit émis par les motocycles), 51 (Bruit des véhicules des catégories M et N) et 59 (Dispositifs silencieux d'échappement de remplacement pour les véhicules des catégories M ₁ et N ₁) (point 7 de l'ordre du jour)	14	6

IX.	Échange de renseignements sur les prescriptions nationales et internationales en matière de niveau sonore (point 8 de l'ordre du jour)	15	6
X.	Incidence du revêtement de la route sur le bruit de roulement des pneumatiques (point 9 de l'ordre du jour)	16	7
XI.	Véhicules de transport peu bruyants (point 10 de l'ordre du jour)	17–20	7
XII.	Véhicules peu polluants (point 11 de l'ordre du jour)	21	8
XIII.	Élection du Bureau (point 12 de l'ordre du jour)	22	8
XIV.	Questions diverses (point 13 de l'ordre du jour)	23–25	8
XV.	Ordre du jour provisoire de la cinquante-cinquième session	26	9
Annexes			
I.	Liste des documents informels distribués lors de la session (GRB-54-...)		10
II.	Amendements au Règlement n° 92		12
III.	Amendements au Règlement n° 117		13
IV.	Groupes informels du GRB		16

I. Participation

1. Le Groupe de travail du bruit (GRB) a tenu sa cinquante-quatrième session du 19 (après-midi) au 21 (matin) septembre 2011, à Genève, sous la présidence de M. C. Theis (Allemagne). Des experts des pays suivants ont participé aux travaux, en vertu de l'article 1 a) du Règlement intérieur du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) (TRANS/WP.29/690 et Amend.1): Allemagne, Belgique, Canada, Chine, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, France, Inde, Italie, Japon, Norvège, Pays-Bas, Pologne, République de Corée, République tchèque, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Suède et Suisse. Des experts des organisations non gouvernementales suivantes ont aussi participé à la session: Association européenne des fournisseurs de l'automobile (CLEPA), Association internationale des constructeurs de motocycles (IMMA), Organisation internationale de normalisation (ISO) et Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA). Sur invitation spéciale du Président, des experts des organisations non gouvernementales ci-après ont également participé à la session: Fédération européenne pour le transport et l'environnement (T et E), Organisation technique européenne du pneumatique et de la jante (ETRTO), Fédération internationale de motocyclisme (FIM) et Union mondiale des aveugles (UMA).

II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRB/2011/9 et Add.1.

2. Le GRB a examiné et adopté l'ordre du jour ECE/TRANS/WP.29/GRB/2011/9 et son additif Add.1, et en a modifié le point 13:

«13. Questions diverses

Définitions, sigles et acronymes figurant dans les Règlements relevant du GRB, sur la base d'une initiative du Groupe de travail de la pollution et de l'énergie».

III. Règlement n° 41 (Bruit émis par les motocycles) (point 2 de l'ordre du jour)

3. Le GRB a pris note de la mise à jour des références aux normes ISO dans le Règlement et décidé de reporter l'examen de la question à sa session de février 2012 (voir par. 4 du présent rapport).

IV. Règlement n° 51 (Bruit des véhicules des catégories M et N) (point 3 de l'ordre du jour)

A. Actualisation

Documents: Documents informels GRB-54-06 et GRB-54-13.

4. L'expert de l'ISO a présenté le document informel GRB-54-06 concernant la révision des normes ISO 362-1:2007 et 10844:2011. Il a sollicité la collaboration d'autres experts du GRB en vue d'élaborer des amendements à plusieurs Règlements relevant du GRB, afin de les adapter aux progrès techniques et d'y ajouter les dispositions transitoires

nécessaires. Le Président du GRB a suggéré que cette mise à jour vise les Règlements n^{os} 9, 41, 51, 59, 63, 92 et 117. Le GRB a pris note de plusieurs observations et décidé de reprendre l'examen de ce point de l'ordre du jour à sa session de février 2012, sur la base d'une proposition concrète incluant des dispositions transitoires.

5. L'expert des Pays-Bas a rappelé les informations fournies à la trente-sixième session du GRB concernant les variations importantes que les revêtements routiers peu bruyants répondant aux normes ISO pouvaient présenter d'un site à l'autre (document informel GRB-54-13).

B. Nouvelles valeurs limites du niveau sonore

Documents: Documents informels GRB-54-01, GRB-54-03, GRB-54-14, GRB-54-15 et GRB-54-16.

6. Le GRB a pris note du rapport final sur les valeurs limites du bruit émis par les véhicules commandé par la Commission européenne (VENOLIVA: GRB-54-01). L'expert de l'Allemagne a présenté le document informel GRB-54-03 proposant trois phases de réduction des valeurs limites du bruit émis par les véhicules pour la méthode de mesure B, en fonction de la catégorie de véhicule, ainsi que des dispositions transitoires. Il a expliqué que la proposition était un compromis entre les avantages environnementaux, la faisabilité technique pour les fabricants de véhicules et le coût pour les consommateurs. L'expert de l'Autriche a déclaré appuyer pleinement la proposition. L'expert de la Norvège a demandé que des efforts soient faits pour fixer des objectifs plus ambitieux et exprimé le souhait que le Groupe de travail de la pollution et de l'énergie (GRPE) donne, à la session suivante du GRB, des précisions sur les conséquences en termes de bruit des dispositions relatives aux essais de démarrage à froid. L'expert de l'Italie a appuyé le principe de la proposition, tout en soulevant deux points: i) la période de transition supplémentaire prévue à la première phase pour l'immatriculation de nouveaux véhicules créerait un fardeau superflu pour les autorités d'homologation; ii) une clause de révision des valeurs limites serait nécessaire pour la phase 3, en raison de sa durée importante. En outre, l'expert du Royaume-Uni a appuyé la proposition et souligné que les délais importants entre les phases étaient bienvenus, en particulier compte tenu du fait que le cycle de vie des plates-formes des voitures de sport puissantes était plus long que celui des voitures classiques. L'expert des Pays-Bas a salué la proposition (y compris les distinctions faites entre les catégories de véhicules) qui constituait selon lui une bonne base de discussion, en particulier la phase 3. Toutefois, il a ajouté que les valeurs limites et le calendrier d'application pour les véhicules utilitaires lourds méritaient un débat plus approfondi. Les experts de la France et de la Suède ont eux aussi déclaré que la proposition était une bonne première approche. Enfin, la proposition soumise par l'expert de l'Allemagne a reçu l'accord de principe des experts du GRB en tant que base de discussion réaliste.

7. L'expert du Japon a présenté les documents informels GRB-54-14 et GRB-54-16 proposant de revoir les sous-catégories de véhicules en fonction des nouvelles valeurs limites. Il a également présenté le document informel GRB-54-15 proposant de créer une nouvelle catégorie de véhicules Kei N₁. Le GRB a décidé de reprendre l'examen de la question à sa session de février 2012, sur la base d'une proposition révisée de l'expert du Japon. Enfin, l'expert des Pays-Bas s'est porté volontaire, avec l'assistance de l'expert de l'OICA, pour établir une version consolidée officielle du Règlement n^o 51 pour la session suivante du GRB, afin de faciliter les discussions à venir sur les nouvelles valeurs limites et sous-catégories de véhicules s'agissant de la méthode de mesure B.

C. Prescriptions supplémentaires concernant les émissions sonores

Documents: ECE/TRANS/WP.29/2011/64, ECE/TRANS/WP.29/GRB/2011/2; documents informels GRB-53-27 et GRB-54-17.

8. Le GRB a pris note de la décision prise par le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29), à sa session de juin 2011, de reporter le vote sur le document ECE/TRANS/WP.29/2011/64 (annulant et remplaçant les documents ECE/TRANS/WP.29/GRB/2011/2 et GRB-53-27) à une session ultérieure, dans l'attente d'une proposition du GRB sur les valeurs limites (voir ECE/TRANS/WP.29/1091, par. 54).

9. L'expert des Pays-Bas, en sa qualité de président du groupe de travail informel sur les prescriptions supplémentaires concernant les émissions sonores (ASEP), a présenté le document informel GRB-54-17 visant à faire reconnaître les travaux du groupe. En guise de conclusion, il a indiqué que des efforts supplémentaires devaient être faits pour élaborer une proposition concrète concernant les valeurs limites, conformément aux objectifs définis.

V. Règlement n° 59 (Dispositifs silencieux d'échappement de remplacement pour les véhicules des catégories M₁ et N₁) (point 4 de l'ordre du jour)

Documents: Documents informels GRB-54-06 et GRB-54-09.

10. L'expert de la CLEPA a présenté le document informel GRB-54-09 proposant d'inclure également les prescriptions supplémentaires concernant les émissions sonores dans le Règlement n° 59. La proposition a fait l'objet de commentaires de la part des experts du GRB, concernant notamment la suppression de la tolérance proposée de 4 dB(A), à moins que celle-ci soit justifiée sur le plan technique. Le GRB a décidé de reprendre l'examen de la question à sa session de février 2012, sur la base d'une proposition révisée élaborée par l'expert de la CLEPA.

VI. Règlement n° 92 (Dispositifs silencieux d'échappement de remplacement pour les motocycles) (point 5 de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRB/2011/10; document informel GRB-54-04.

11. Se référant à la discussion tenue à la session précédente du GRB, l'expert de l'Italie a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRB/2011/10 proposant de réviser le Règlement n° 92 en tenant compte des révisions récentes des Règlements n^{os} 9, 41 et 63. Le GRB a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRB/2011/10 (tel que modifié par le document informel GRB-54-04), tel que modifié par l'annexe II au présent rapport. Le secrétariat a été prié de soumettre la proposition au WP.29 et à l'AC.1 pour examen et adoption à leurs sessions de mars 2012, en tant que série 01 d'amendements au Règlement n° 92.

VII. Règlement n° 117 (Pneumatiques – Résistance au roulement, bruit de roulement et adhérence) (point 6 de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRB/2011/11; ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/12, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/29, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/30; documents informels GRB-54-02, GRB-54-06, GRB-54-08, GRB-54-10, GRB-54-12-Rev.1; GRRF-69-23; GRRF-71-29 et GRRF-71-31.

12. L'expert de la Fédération de Russie a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRB/2011/11 visant à améliorer les dispositions relatives à la mesure de la résistance des pneumatiques au roulement. La proposition a fait l'objet de plusieurs observations (GRB-54-02, GRB-54-08 et GRB-54-10, entre autres). Le Président du GRB a présenté le document informel GRB-54-12-Rev.1 proposant de modifier le document ECE/TRANS/WP.29/GRB/2011/11. Il a précisé que la proposition n'avait pas d'incidence sur les méthodes existantes mais offrait une solution supplémentaire pouvant se substituer à la méthode de la décélération. Le GRB a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRB/2011/11 tel que reproduit à l'annexe III du présent rapport. Toutefois, certains experts du GRB ont suggéré de procéder à une évaluation technique plus poussée de la méthode de substitution proposée aux sessions suivantes du GRB. Le secrétariat a été prié de soumettre la proposition au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leurs sessions de mars 2012, en tant que complément 1 à la série 02 d'amendements au Règlement n° 117.

13. Le GRB a également pris note de l'avancée des travaux du Groupe de travail en matière de roulement et de freinage (GRRF) sur les questions d'intérêt commun aux deux groupes (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/12, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/29, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/30, GRRF-69-23, GRRF-71-29 et GRRF-71-31). En particulier, le GRB a approuvé le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/30 ajoutant une nouvelle définition des pneumatiques de la classe C3, adopté par le GRRF à sa session de septembre 2011.

VIII. Amendements collectifs aux Règlements n°s 41 (Bruit émis par les motocycles), 51 (Bruit des véhicules des catégories M et N) et 59 (Dispositifs silencieux d'échappement de remplacement pour les véhicules des catégories M₁ et N₁) (point 7 de l'ordre du jour)

14. Le GRB a décidé de reporter l'examen de ce point de l'ordre du jour à sa session de février 2012, dans l'attente d'une proposition concrète de la part de l'expert des Pays-Bas tendant à harmoniser la terminologie utilisée dans les Règlements concernés.

IX. Échange de renseignements sur les prescriptions nationales et internationales en matière de niveau sonore (point 8 de l'ordre du jour)

Document: Document informel GRB-54-11.

15. L'expert des Pays-Bas a présenté le document informel GRB-54-11 décrivant un projet de recherche mené par son pays sur une méthode d'inspection acoustique en bord de route employant un banc à rouleaux. L'expert de la FIM s'est inquiété des aspects juridiques de ce type d'inspection. L'expert de l'IMMA a appuyé l'initiative, qui contribuait à la recherche de mesures pragmatiques et efficaces en matière de lutte contre

les nuisances sonores des cyclomoteurs, notamment celles liées aux modifications interdites. Le GRB a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa session suivante et prévoyait de recevoir également des informations de la part de l'experte de la Finlande sur une initiative similaire en cours dans son pays.

X. Incidence du revêtement de la route sur le bruit de roulement des pneumatiques (point 9 de l'ordre du jour)

16. Le GRB a noté qu'aucune nouvelle information n'avait été fournie au titre de ce point de l'ordre du jour.

XI. Véhicules de transport peu bruyants (point 10 de l'ordre du jour)

Documents: Documents informels GRB-54-07 et GRB-54-18.

17. Le Président du groupe de travail informel sur les véhicules de transport peu bruyants (QRTV) a fait état d'avancées notables (document informel GRB-54-18) réalisées par le groupe à ses sixième et septième réunions, tenues respectivement à San Diego (États-Unis) le 15 mai 2011 et à Osaka (Japon) le 31 août 2011. Il a annoncé que la prochaine réunion du groupe devrait se tenir à Baltimore (États-Unis) le 18 octobre 2011. Il a précisé que le groupe se concentrait sur des points clefs tels que les définitions, l'applicabilité et le type de son produit. Il a insisté sur la nécessité d'étalonner les véhicules silencieux, c'est-à-dire fixer des niveaux sonores maximaux aux vitesses inférieures de 30 à 20 km/h. Il a ajouté que la vitesse du véhicule et les pneumatiques étaient des éléments fondamentaux de cette question. Se référant à la discussion tenue à la session précédente du Comité exécutif de l'Accord de 1998 (AC.3) (voir ECE/TRANS/WP.29/1091, par. 112), l'expert des États-Unis a informé le GRB que son pays serait coauteur, avec le Japon, d'une proposition visant à établir un règlement technique mondial (RTM) (dans le cadre du QRTV) afin d'assurer l'harmonisation avec le projet de règlement en cours d'élaboration dans son pays. Il a ajouté que d'après l'avis d'intention publié par la National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA), une évaluation environnementale, ainsi qu'un avant-projet de règlement seraient publiés en juillet 2012 (www.gpo.gov/fdsys/pkg/FR-2011-07-12/pdf/2011-17341.pdf). Le Président du GRB a présenté son interprétation du calendrier défini par les autorités américaines et s'est interrogé sur le délai très court fixé pour l'établissement définitif des prescriptions fonctionnelles du règlement américain et du RTM. L'expert des États-Unis a indiqué que l'élaboration du projet de RTM devrait suivre le calendrier du processus d'élaboration de la NHTSA et que le large éventail de choix qui serait sans doute proposé dans l'avant-projet de règlement serait réduit au cours de la procédure, ce qui faciliterait la tâche du GRB. Le Président du QRTV a dit que, d'après ce qu'il avait compris du processus d'élaboration des règlements aux États-Unis, toute discussion de fond ou tentative d'harmonisation entre le règlement américain et le RTM pourrait être interdite par la loi américaine concernant les discussions unilatérales une fois que l'avant-projet de règlement aurait été publié.

18. L'expert de l'UMA a informé le GRB des besoins des personnes malvoyantes aux fins de la perception de la position, de la direction et de la vitesse des véhicules. Il a ajouté que certains bruits précis émis par les véhicules à moteurs à combustion interne, tels que l'accélération, la décélération et le régime de ralenti, constituaient des éléments d'information importants pour l'appréciation de la distance à laquelle se trouvait un véhicule, y compris pour les usagers de la route vulnérables tels que les enfants et les personnes âgées. À cet égard, le Président du QRTV a informé le GRB que son groupe était

en train de définir les critères pour la mise au point d'un avertisseur sonore aussi utile que possible.

19. L'expert du Royaume-Uni a informé le GRB du rapport du projet publié par le Laboratoire de recherche sur le transport (TRL) sur une évaluation de la perception des risques liés aux véhicules électriques et hybrides peu bruyants pour les piétons malvoyants (www.dft.gov.uk/publications/trl-report-ppr525). Le GRB a également pris note d'un article (document informel GRB-54-07) soumis par l'expert des Pays-Bas sur les incidences des véhicules électriques sur la sécurité routière.

20. Le GRB a décidé de reprendre l'examen de ce point de l'ordre du jour à sa session de février 2012, dans l'attente de la proposition du Japon et des États-Unis concernant l'élaboration d'un RTM et de l'issue de la prochaine réunion du QRTV.

XII. Véhicules peu polluants (point 11 de l'ordre du jour)

21. Le GRB a pris note de la discussion tenue sur ce sujet à la session de juin 2011 du WP.29 (voir ECE/TRANS/WP.29/1091, par. 74) et du fait que le lieu et la date de la prochaine conférence sur les véhicules peu polluants seraient confirmés à la session de novembre du WP.29.

XIII. Élection du Bureau (point 12 de l'ordre du jour)

22. Conformément à l'article 37 du Règlement intérieur (TRANS/WP.29/690 et Amend.1), le GRB a procédé à l'élection de son Bureau le mercredi après-midi. M. C. Theis (Allemagne) a été réélu à l'unanimité Président du GRB pour les sessions prévues en 2012.

XIV. Questions diverses (point 13 de l'ordre du jour)

Définitions, sigles et acronymes figurant dans les Règlements relevant du GRB, sur la base d'une initiative du Groupe de travail de la pollution et de l'énergie

Document: Document informel GRB-54-05.

23. Le GRB a été informé de l'intention du GRPE de répertorier l'ensemble des définitions, sigles et acronymes figurant actuellement dans les Règlements relatifs au bruit qui relevaient de sa responsabilité afin d'éviter les malentendus lorsque ceux-ci étaient utilisés dans d'autres Règlements. À cet égard, il a été noté que le sigle anglais RESS (Replacement Exhaust Silencing Systems – dispositifs silencieux d'échappement de remplacement) était également utilisé par le Groupe de travail de la sécurité passive (GRSP) pour les systèmes rechargeables de stockage de l'énergie (Rechargeable Energy Storage Systems). Le GRB a décidé de reprendre la discussion à sa session de février 2012, sur la base d'une proposition élaborée par les experts de l'OICA et de l'ISO.

24. L'expert de la Fédération de Russie a présenté le document GRB-54-05 proposant de réviser les titres des Règlements relevant de la responsabilité du GRB. La proposition a fait l'objet d'observations de la part des experts du GRB, notamment au sujet du remplacement du mot «noise» par le mot «sound» dans la version anglaise de tous les Règlements. Le GRB a décidé de reprendre ultérieurement l'examen de la question sur la

base d'une proposition élaborée conjointement par les experts de la Fédération de Russie et des Pays-Bas.

25. Le GRB a également décidé de revoir les domaines d'application des Règlements relatifs au bruit annexés à l'Accord de 1958, indiqués par catégorie de véhicule dans la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3), dans le but d'inclure en particulier les catégories L₆ et L₇. En conséquence de quoi, il a été décidé d'inscrire cette question à l'ordre du jour de la session de février 2012 du GRB.

XV. Ordre du jour provisoire de la cinquante-cinquième session

26. L'ordre du jour provisoire ci-après a été adopté pour la cinquante-cinquième session du GRB, qui doit se tenir à Genève du 7 (à partir de 14 h 30) au 9 (jusqu'à 17 h 30) février 2012:

1. Adoption de l'ordre du jour.
2. Règlement n° 41 (Bruit émis par les motocycles): actualisation.
3. Règlement n° 51 (Bruit des véhicules des catégories M et N):
 - a) Actualisation;
 - b) Nouvelles valeurs limites;
 - c) Prescriptions supplémentaires concernant les émissions sonores.
4. Règlement n° 59 (Dispositifs silencieux de remplacement pour les véhicules des catégories M₁ et N₁).
5. Règlement n° 92 (Dispositifs silencieux d'échappement de remplacement pour les motocycles).
6. Règlement n° 117 (Pneumatiques – Résistance au roulement, bruit de roulement et adhérence).
7. Amendements collectifs:
 - a) Règlements n^{os} 41, 51 et 59;
 - b) Règlements n^{os} 9 et 63.
8. Échange de renseignements sur les prescriptions nationales et internationales en matière de niveau sonore.
9. Incidence du revêtement de la route sur le bruit de roulement des pneumatiques.
10. Véhicules de transport routier peu bruyants.
11. Définitions, sigles et acronymes figurant dans les Règlements relevant du GRB.
12. Propositions d'amendements à la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules.
13. Véhicules peu polluants.
14. Questions diverses.

Annexes

Annexe I

Liste des documents informels distribués lors de la session (GRB-54-...)

<i>N°</i>	<i>Auteur</i>	<i>Point de l'ordre du jour</i>	<i>Langue</i>	<i>Titre</i>	<i>Suivi</i>
1	CE	3 b)	E	VENOLIVA – Vehicle Noise Limit Values – Final Report	c)
2	ETRTO	6	E	Comments on document GRB-53-11 – Proposal for draft amendments to Regulation No. 117 (Tyre rolling noise, wet grip adhesion and rolling resistance)	a)
3	Allemagne	3 b)	E	German Position on new limit values for 03 series of amendments to Regulation No. 51(Noise emissions)	c)
4	Allemagne	5	E	Proposal of changes to the Italian Proposal for the 01 series of amendments to Regulation No. 92 (RESS) ECE/TRANS/WP.29/GRB/2011/10	a)
5	Fédération de Russie	13	E	Proposal for draft amendments to titles of the UNECE Regulations related to vehicle and tyre noise emissions	a)
6	ISO	3 a) et 4	E	Discussion for draft amendments to Regulation Nos. 51, 59, and 117	a)
7	Pays-Bas	10	E	SWOV newsletter electric vehicles	a)
8	ETRTO	6	E	ETRTO comments on ECE/TRANS/WP.29/GRB/2011/11	a)
9	CLEPA	4	E	Draft proposal of amendments to Regulation No. 59 (Replacement Silencing Systems)	a)
10	ISO	6	E	Rolling Resistance Standards Work at ISO (TC31 WG6)	a)
11	Pays-Bas	8	E	Research into a new road side enforcement test for the noise emission of mopeds	a)
12/Rev.1	Président du GRB	6	E	Proposal of amendment to ECE/TRANS/WP.29/GRB/2011/11	d)
13	Pays-Bas	10	E	Increased site to site variation due to	a)

<i>N°</i>	<i>Auteur</i>	<i>Point de l'ordre du jour</i>	<i>Langue</i>	<i>Titre</i>	<i>Suivi</i>
				specially designed low noise ISO tracks	
14	Japon	3 b)	E	Proposal for subcategories of CVs (N ₂ , N ₃ , M ₂ , M ₃)	a)
15	Japon	3 b)	E	Kei-truck of N ₁	a)
16	Japon	3 b)	E	Difference between TNO and OICA Analysis for M ₁ Sub Categories	a)
17	Pays-Bas	3 c)	E	Five years Additional Sound Emission Proposal (ASEP) Informal Working Group (Regulation No. 51)	a)
18	Président du QRTV	10	E	Chairman's Report to 54th Session of the GRB	a)

Notes:

- a) Document dont l'examen est achevé ou qui doit être remplacé.
- b) Document dont l'examen comme document officiel doit être poursuivi à la prochaine session du GRSP.
- c) Document dont l'examen comme document informel doit être poursuivi à la prochaine session du GRSP.
- d) Document adopté et à soumettre au WP.29.

Annexe II

Amendements au Règlement n° 92

Amendements adoptés concernant le document ECE/TRANS/WP.29/GRB/2011/10
(voir par. 11 du présent rapport)

...

Paragraphe 6.2, modifier comme suit:

«6.2 **Prescriptions relatives aux niveaux sonores**

L'efficacité acoustique du dispositif silencieux d'échappement de remplacement ou des éléments d'un tel dispositif est vérifiée par les méthodes décrites **aux Règlements n^{os} 9, 41 ou 63. Aux fins de l'application du présent paragraphe, il doit notamment être fait référence à la série d'amendements au Règlement n° 92 en vigueur à la date de l'homologation de type du véhicule neuf.** Le dispositif silencieux d'échappement de remplacement ou les éléments d'un tel dispositif étant montés sur le motorcycle, cyclomoteur, ou véhicule à trois roues visé à **l'alinéa c** du paragraphe **3.3** ci-dessus, les valeurs du niveau sonore obtenues selon les deux méthodes (à l'arrêt et en marche) doivent satisfaire à la condition suivante:

Ne pas dépasser les valeurs mesurées, conformément aux prescriptions de **l'alinéa c** du paragraphe **3.3**, avec le même cyclomoteur, motorcycle ou véhicule à trois roues équipé du silencieux d'origine tant pendant l'essai en marche que pendant l'essai à l'arrêt».

...

Paragraphe 9.1, modifier comme suit:

«9.1 L'homologation délivrée ... **à l'alinéa b** du paragraphe **8** ci-dessus⁴.
...».

Annexe III

Amendements au Règlement n° 117

Amendements adoptés concernant le document ECE/TRANS/WP.29/GRB/2011/11
(voir par. 12 du présent rapport)

Annexe 6

Paragraphe 3.5, modifier comme suit:

«3.5 Durée et vitesse

Lorsque la méthode de la décélération est sélectionnée, les exigences suivantes s'appliquent:

- a) **La décélération j doit être mesurée sous sa forme exacte $d\omega/dt$ ou approximative $\Delta\omega/\Delta t$, où ω est la vitesse angulaire et t le temps;**
- b) Pour une durée, Δt , les incréments de temps ne doivent pas dépasser 0,5 s;
- c) Aucune variation de la vitesse de tambour d'essai ne doit dépasser 1 km/h pendant un incrément de temps».

Paragraphe 4.6.2, modifier comme suit:

«4.6.2 Méthode de la décélération

La méthode de la décélération est fondée sur la procédure suivante:

- a) Éloigner le pneumatique de la surface du tambour d'essai;
- b) Enregistrer la décélération du tambour d'essai, $\Delta\omega_{D0}/\Delta t$ et celle du pneumatique non chargé $\Delta\omega_{T0}/\Delta t^3$ **ou enregistrer la décélération du tambour d'essai j_{D0} et celle du pneumatique non chargé j_{T0} sous leur forme exacte ou approximative conformément au paragraphe 3.5».**

Paragraphe 5.1.5, modifier comme suit:

«5.1.5 Méthode de la décélération

Les pertes parasites, F_{pl} , en newtons, sont calculées comme suit:

$$F_{pl} = \frac{I_D}{R} \left(\frac{\Delta\omega_{D0}}{\Delta t_0} \right) + \frac{I_T}{R_r} \left(\frac{\Delta\omega_{T0}}{\Delta t_0} \right)$$

où

I_D est le moment d'inertie en rotation du tambour d'essai, en kilogrammes mètres carrés;

R est le rayon de la surface du tambour d'essai, en mètres;

ω_{D0} est la vitesse angulaire du tambour d'essai, sans pneumatique, en radians par seconde;

Δt_0 est l'incrément de temps choisi pour le mesurage des pertes parasites sans pneumatique, en secondes;

- I_T est le moment d'inertie en rotation de l'ensemble axe, pneumatique et roue, en kilogrammes mètres carrés;
- R_r est le rayon de roulement du pneumatique, en mètres;
- ω_{T0} est la vitesse angulaire du pneumatique, non chargé, en radians par seconde.

ou

$$F_{pl} = \frac{I_D}{R} j_{D0} + \frac{I_T}{R_r} j_{T0}$$

où

- I_D est le moment d'inertie en rotation du tambour d'essai, en kilogrammes mètres carrés;
- R est le rayon de la surface du tambour d'essai, en mètres;
- j_{D0} est la décélération du tambour d'essai, sans pneumatique, en radians par seconde carrés;
- I_T est le moment d'inertie en rotation de l'ensemble axe, pneumatique et roue, en kilogrammes mètres carrés;
- R_r est le rayon de roulement du pneumatique, en mètres;
- j_{T0} est la décélération du pneumatique, non chargé, en radians par seconde carrés».

Paragraphe 5.2.5, modifier comme suit:

«5.2.5 Méthode de la décélération

La résistance au roulement, F_r , en newtons, est calculée comme suit:

$$F_r = \frac{I_D}{R} \left(\frac{\Delta \omega_v}{\Delta t_v} \right) + \frac{R I_T}{R_r^2} \left(\frac{\Delta \omega_v}{\Delta t_v} \right) - F_{pl}$$

où

- I_D est le moment d'inertie en rotation du tambour d'essai, en kilogrammes mètres carrés;
- R est le rayon de la surface du tambour d'essai, en mètres;
- F_{pl} représente les pertes parasites, calculées selon le paragraphe 5.1.5;
- Δt_v est l'incrément de temps choisi pour le mesurage, en secondes;
- $\Delta \omega_v$ est l'incrément de vitesse angulaire du tambour d'essai, sans pneumatique, en radians par seconde;
- I_T est le moment d'inertie en rotation de l'ensemble axe, pneumatique, et roue, en kilogrammes mètres carrés;
- R_r est le rayon de roulement du pneumatique, en mètres;
- F_r est la résistance au roulement, en newtons.

ou

$$F_r = \frac{I_D}{R} j_v + \frac{RI_T}{R_r^2} j_v - F_{pl}$$

où

I_D est le moment d'inertie en rotation du tambour d'essai, en kilogrammes mètres carrés;

R est le rayon de la surface du tambour d'essai, en mètres;

F_{pl} représente les pertes parasites, calculées selon le paragraphe 5.1.5;

j_v est la décélération du tambour d'essai, en radians par seconde carrés;

I_T est le moment d'inertie en rotation de l'ensemble axe, pneumatique et roue, en kilogrammes mètres carrés;

R_r est le rayon de roulement du pneumatique, en mètres;

F_r est la résistance au roulement, en newtons».

Annexe 6, appendice 1

Paragraphe 4, modifier comme suit:

«4. Exactitude des réglages

...

d) Temps: $\pm 0,02$ s **0,5 ms**».

Annexe IV

Groupes informels du GRB

<i>Groupe informel</i>	<i>Président</i>	<i>Secrétaire</i>
Bruit émis par les motocycles (Règlement n° 41)	M. A. Erario (Italie) Tél.: +39 06 4158 6228 Télécopie: +39 06 4158 3253 Courriel: antonio.erario@mit.gov.it	M. E. Segers (IMMA) Tél.: +32 53725352 Télécopie: +32 53725350 Courriel: erwin.segers@honda-eu.com
Prescriptions supplémentaires concernant les émissions sonores (ASEP)	M. B. Kortbeek (Pays-Bas) Tél.: +31 70 339 4526 Télécopie: +31 70 339 1280 Courriel: boudewijn.kortbeek@ minvrom.nl	M. H. P. Bietenbeck (OICA) Tél.: +49 221 90 32 409 Télécopie: +49 221 90 32 546 Courriel: hbietenb@ford.com
Véhicules de transport routier peu bruyants (QRTV)	M. K. Feith (États-Unis d'Amérique) Tél.: +1 202 5641679 Télécopie: +1 202 5641545 Courriel: feith.ken@epa.gov	M. H. P. Bietenbeck (OICA) Tél.: +49 221 90 32 409 Télécopie: +49 221 90 32 546 Courriel: hbietenb@ford.com
Véhicules peu polluants (EFV)	M. A. Sharma (Inde) (Président) Tél.: +91 11 23063733 Télécopie: +91 11 23061785 Courriel: ambujsharma@nic.in M. S. Marathe (Inde) (Coprésident) Tél.: +91 20 30231100 Télécopie: +91 20 25434190 Courriel: srmarathe@araiindia.com	M. V. Gulati (Inde) Tél.: +91 11 23062714 Télécopie: +91 11 203062714 Courriel: vikramgulati11@rediffmail.com