



Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

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

Groupe de travail du bruit

Soixante-neuvième session

Genève, 22-25 janvier 2019

Point 4 a) de l'ordre du jour provisoire

**Règlement ONU n° 51 (Bruit des véhicules
des catégories M et N) : Extension****Proposition de rectificatif 1 au complément 4 à la série 03
d'amendements au Règlement ONU n° 51****Communication du groupe de travail informel des prescriptions
supplémentaires concernant les émissions sonores***

Le texte ci-après, établi par le groupe de travail informel des prescriptions supplémentaires concernant les émissions sonores (PSES), a pour objet d'introduire une disposition transitoire semblable à la disposition transitoire figurant dans le complément 3 et de réintroduire une phrase supprimée par erreur dans le complément 4 à la série 03 d'amendements au Règlement ONU n° 51. L'amendement proposé est fondé sur le document ECE/TRANS/WP.29/2018/63, qui a été adopté par le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules à sa 175^e session. Les modifications figurent en caractères gras pour les ajouts et biffés pour les suppressions.

* 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), 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.



I. Proposition

Insérer un nouveau paragraphe, libellé comme suit :

« **11.10** Jusqu'au 1^{er} mai 2020, le complément 4 ne s'applique pas aux homologations existantes accordées initialement avant la date d'entrée en vigueur du complément 4. ».

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 sur 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 $a_{wot\ ref}$. ».

II. Justification

Paragraphe 11.10. du texte principal

1. En raison de la révision 3 de l'Accord de 1958 et de l'introduction d'une disposition transitoire dans le complément 3, il est nécessaire d'introduire également une disposition transitoire dans le complément 4. La date de mise en application indiquée dans le complément 4 est la même que dans le complément 3.

Annexe 3

2. La phrase en caractères gras a été supprimée par erreur et doit être réintroduite. Pour plus de clarté, le texte complet du paragraphe 3.1.2.1.4.2 a été repris.