



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.29/GRB/34
12 avril 2002

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Forum mondial de l'harmonisation des Règlements
concernant les véhicules (WP.29)

Groupe de travail du bruit (GRB)

**RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL DU BRUIT (GRB)
SUR SA TRENTE-SIXIÈME SESSION**

(26-28 février 2002)

PARTICIPATION

1. Le Groupe de travail du bruit (GRB) a tenu sa trente-sixième session du 26 février (après-midi seulement) au 28 février 2002 (matin seulement), sous la présidence de M. Löffelholz (Allemagne). Y ont participé des experts des pays suivants, conformément à l'article 1 a) du Règlement intérieur du WP.29 (TRANS/WP.29/690): Allemagne, Belgique, Espagne, Fédération de Russie, France, Hongrie, Italie, Japon, Norvège, Pays-Bas, Pologne, République tchèque, Royaume-Uni, Slovaquie, Suède et Suisse. Un représentant de la Commission européenne (CE) a aussi participé aux travaux. Ont également pris part à la session des experts des organisations non gouvernementales suivantes: Organisation internationale de normalisation (ISO), Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA), Association internationale des constructeurs de motocycles (IMMA) et Organisation technique européenne du pneu et de la jante (ETRTO).

2. On trouvera à l'annexe 1 du présent rapport la liste des documents distribués sans cote au cours de la session.

PROPOSITION DE NOUVEAU PROJET DE RÈGLEMENT RELATIF AU BRUIT DE ROULEMENT

Documents: TRANS/WP.29/2002/7 et documents sans cote n^{os} 1, 3, 5 et 7 (voir l'annexe 1 du présent rapport)

3. Le GRB est convenu d'examiner le document TRANS/WP.29/2002/7, sur la base du texte qu'il avait adopté à sa trente-cinquième session, et de le transmettre au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leurs sessions de mars 2002.

4. L'expert de l'ETRTO a approuvé, de manière générale, la proposition, mais a demandé la révision de certaines modifications apportées au document en question. Il a présenté le document sans cote n^o 1, qui fait état des modifications apportées au domaine d'application, aux définitions, aux prescriptions et aux dispositions préliminaires ainsi qu'aux annexes 1, 2 et 3. Il a fait remarquer que les marques d'homologation figurant à l'annexe 2 n'étaient que des exemples, et qu'afin d'éviter toute augmentation des coûts pour cause de modification des moules à pneumatiques, il faudrait autoriser d'autres emplacements pour le numéro d'homologation.

5. L'expert du Royaume-Uni a présenté le document sans cote n^o 5. Il a proposé au GRB d'amender la définition des «pneumatiques conçus pour la compétition» et d'aligner les dates mentionnées dans les dispositions préliminaires sur celles de la Directive 2001/43/CE de l'Union européenne.

6. L'expert de la Fédération de Russie a présenté le document sans cote n^o 3, qui propose de modifier les conditions d'essai en ce qui concerne les plages de températures de l'air prescrites au paragraphe 2.2 de l'annexe 3. Le GRB a néanmoins décidé de laisser le texte inchangé, afin de respecter les prescriptions de la Directive susmentionnée.

7. Après avoir examiné tous les documents sans cote, le GRB est finalement convenu d'amender la proposition telle que reproduite à l'annexe 2 du présent rapport et de la transmettre au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leurs sessions de juin 2002.

8. Le Président a fait part de son intention de présenter au WP.29 pour examen à sa session de mars 2002 les amendements déjà adoptés, sous la forme d'un document sans cote.

9. L'expert de l'ISO a rendu compte au GRB des travaux menés par son organisation (document sans cote n^o 7) sur la spécification des surfaces d'essai pour le mesurage du bruit émis par les véhicules routiers et leurs remorques (norme acoustique: ISO 10844).

AMENDEMENTS À DES RÈGLEMENTS CEE

- a) Règlement n^o 51 – Extension
(Bruit émis par les véhicules des catégories M et N)

Documents: TRANS/WP.29/GRB/2001/2/Rev.1, TRANS/WP.29/GRB/2001/4, TRANS/WP.29/GRB/2001/5, TRANS/WP.29/GRB/2001/5/Add.1, TRANS/WP.29/GRB/2001/6, document sans cote n^o 6 (trente-cinquième session) et documents sans cote n^{os} 2, 6 et 8 (voir l'annexe 1 du présent rapport)

10. Rappelant le document sans cote n° 6, présenté à la trente-cinquième session du GRB, l'expert du Japon a présenté le document sans cote n° 2 comme complément à l'enquête sur les méthodes d'essai pour mesurer le bruit de passage dans des conditions de conduite en ville. Les informations supplémentaires concernent les véhicules hybrides et les véhicules à boîte de vitesse automatique ou à variation continue. Le GRB a souscrit à ses conclusions, à savoir que les méthodes proposées par l'Allemagne et l'ISO étaient celles qui présentaient la plus grande corrélation.

11. L'expert de l'ISO a présenté le document sans cote n° 8, qui fait état des activités récemment entreprises par le groupe de travail WG.42 pour mettre au point un essai plus représentatif de la conduite en ville. Il a fait savoir que le groupe de travail de l'ISO avait élaboré la première partie de la méthode d'essai 362 de l'ISO, sur la base des premières données établies par les services techniques et les constructeurs. Il a indiqué que les questions restées en suspens seraient résolues dans le courant de l'année et qu'un projet de norme internationale verrait le jour début 2003. Il a également fait savoir que le groupe de travail de l'ISO travaillait toujours à l'élaboration de la deuxième partie de la norme ISO 362, qui prend en considération la vitesse d'essai du véhicule et le taux d'accélération.

12. L'expert de la République tchèque a présenté le document sans cote n° 6 pour donner des précisions sur la réponse apportée par sa délégation à la question 15 du questionnaire du GRB (document TRANS/WP.29/GRB/2001/5), concernant la plage des températures lors de l'essai acoustique des véhicules à moteur en 2000 et 2001. Le GRB a accepté de prendre ces éléments en considération lors de l'examen des réponses apportées au questionnaire susmentionné, à sa prochaine session.

13. L'expert des Pays-Bas a exposé les valeurs limites de la méthode d'essai des émissions sonores des véhicules à moteur mise au point par l'Association des constructeurs européens d'automobiles (ACEA). Il a brièvement abordé la relation qui existe entre les émissions sonores et la santé et a souligné qu'il fallait considérer séparément les deux types d'émissions sonores, à savoir le bruit de roulement et le bruit du groupe moto-propulseur. Il a proposé d'introduire des valeurs limites séparées pour ces deux types d'émissions sonores.

14. L'expert de la Suède a expliqué combien il était difficile d'élaborer de nouvelles méthodes d'essai qui prennent en considération à la fois le bruit produit par les véhicules à faible vitesse et le bruit produit en forte accélération. Il a proposé, pour la nouvelle procédure d'essai, des lignes directrices qui permettraient de combiner les émissions sonores produites par les véhicules à différentes vitesses.

15. L'expert de l'ISO a indiqué qu'étant donné qu'une nouvelle méthode d'essai concernant les émissions sonores des véhicules était en cours d'élaboration, il soumettrait la proposition de la Suède au groupe de travail WG.42 pour examen.

16. L'expert de l'OICA a présenté les résultats des essais acoustiques menés sur des véhicules, conformément à la norme ISO 362, actuellement en vigueur. Il a fait remarquer que la nouvelle méthode offrait un bon compromis entre le bruit de roulement et le bruit du groupe moto-propulseur et a proposé, dans l'éventualité où le GRB accepterait les principes de la nouvelle méthode d'essai, le calendrier de travail suivant:

- a) Validation de la nouvelle méthode d'essai au cours de l'été 2002;
- b) Analyse des résultats de la validation au sein du GRB au cours de l'hiver 2002;
- c) Revalidation au cours de l'été 2003, si nécessaire.

17. Pour bien saisir la notion de bruit général de la circulation, l'expert du Royaume-Uni a demandé des informations supplémentaires sur les essais acoustiques effectués sur des véhicules équipés de moteurs différents (diesel, essence, hybride). En outre, il a demandé une analyse coûts-avantages fiable de la méthode d'essai proposée.

18. L'expert de l'OICA s'est porté volontaire pour définir les grandes lignes de cette analyse.

19. Pour clore les débats du GRB sur l'extension du Règlement n° 51 et réduire le volume de la documentation, le Président a proposé que le GRB poursuive à l'avenir ses travaux sur un seul document, fondé sur la proposition de méthode d'essai présentée par l'ISO (document TRANS/WP.29/GRB 2001/2/Rev.1).

20. Le Secrétariat a attiré l'attention du GRB sur la note de bas de page figurant à la page 5 de la proposition de l'ISO, dans laquelle les définitions des véhicules de catégorie L ne sont pas conformes à celles de la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3: document TRANS/WP.29/78/Rev.1/Amend.2).

21. L'expert de la Suède a suggéré d'attendre que le GRB se prononce en faveur d'une seule et même méthode d'essai pour que tous les experts puissent l'examiner dans le détail.

22. Le Président a fait remarquer que la nouvelle proposition, inspirée de la proposition de l'ISO, deviendrait un nouveau document de travail du GRB et devrait être complétée par des dispositions supplémentaires.

23. Afin de permettre au GRB de poursuivre ses débats à la prochaine session, la délégation de l'Allemagne a accepté d'établir, sur la base de la proposition de l'ISO, un nouveau document de travail incluant les nouvelles dispositions figurant à l'annexe 2 du document de l'ISO.

b) Règlement n° 59 (Dispositifs silencieux de remplacement)

Documents: TRANS/WP.29/GRB/2001/7, TRANS/WP.29/GRB/2001/9, TRANS/WP.29/GRB/2002/1 et document sans cote n° 4 (voir l'annexe 1 du présent rapport)

24. Le GRB est convenu de poursuivre l'examen du document TRANS/WP.29/GRB/2002/1 présenté par la CLEPA. Les amendements mineurs qui y sont proposés étaient censés aligner le Règlement n° 59 sur la Directive de l'Union européenne correspondante, ainsi que sur la proposition présentée par la Fédération de Russie.

25. L'expert de la Fédération de Russie a présenté le document sans cote n° 4, qui précise les exigences auxquelles doivent satisfaire les dispositifs silencieux de remplacement montés sur des véhicules mis en service avant la date d'entrée en vigueur des amendements ultérieurs au Règlement n° 59.

26. Le GRB a accepté que les valeurs limites applicables aux dispositifs silencieux de remplacement restent celles qui étaient en vigueur au moment de l'homologation du véhicule. En réponse aux inquiétudes de la Fédération de Russie, le GRB est convenu d'ajouter une phrase à la définition du domaine d'application proposée au paragraphe 3.3.3 (voir document TRANS/WP.29/GRB/2002/1).

27. Le secrétariat a fait observer que la note de bas de page n° 1 figurant à la page 2 du document faisait état des contradictions qui existaient entre le nouveau paragraphe 3.4 et la décision prise par le WP.29 au sujet des dispositions des règlements relatives à la conformité de la production.

28. Après un examen détaillé du document, le Président a déclaré, pour conclure, que le GRB acceptait en principe les amendements au document TRANS/WP.29/GRB/2002/1 ci-après:

Paragraphe 3.3.3, ajouter des dispositions supplémentaires visant à préciser le domaine d'application dans le sens des remarques formulées par la Fédération de Russie aux paragraphes 25 et 26 ci-dessus. L'expert de la CLEPA a proposé de soumettre la phrase supplémentaire au secrétariat.

Paragraphe 3.4, mettre la totalité du paragraphe entre crochets.

Paragraphe 4.3.1.2, mettre entre crochets les mots [, le cas échéant]

Paragraphe 6.2.1, remplacer la parenthèse par «(édition en vigueur à la date de l'homologation de type du véhicule concerné)».

Paragraphes 6.2.1.1 et 6.2.1.2, remplacer «le véhicule présenté à l'homologation de type» par «le véhicule lors de son homologation de type».

29. Les paragraphes entre crochets restants seront peut-être réexaminés à la prochaine session du GRB, sur la base d'un document révisé.

30. Conformément aux instructions du GRB, le secrétariat a été prié (avec l'aide de la CLEPA, qui a fourni les informations mentionnées au paragraphe 28) d'établir une version finale du document TRANS/WP.29/GRB/2002/1. Les participants ont fait part de leur intention d'adopter le document révisé à la prochaine session du GRB, en septembre 2002.

ÉCHANGE DE RENSEIGNEMENTS SUR LES PRESCRIPTIONS NATIONALES ET INTERNATIONALES EN MATIÈRE DE NIVEAU SONORE

31. Aucune information n'a été présentée.

FUTURS RÈGLEMENTS TECHNIQUES MONDIAUX

32. Le Président du GRB a fait savoir que le WP.29 et le Comité exécutif de l'Accord de 1998 (AC.3) continuaient à se demander quels étaient les futurs Règlements techniques mondiaux prioritaires.

33. Le GRB est convenu d'attendre les instructions du WP.29 concernant les travaux menés dans le cadre de l'Accord de 1998 et, si nécessaire, d'adapter ses propres activités en conséquence.

QUESTIONS DIVERSES

a) Hommage à M. G. Meekel

34. C'est avec une grande tristesse que le GRB a appris la disparition soudaine de M. Gérard Meekel (Président du GRE), le 4 février 2002. Tous les délégués ont honoré sa mémoire, rappelé sa collaboration aux travaux du WP.29 et transmis leurs condoléances à sa famille ainsi qu'à la délégation néerlandaise.

b) Hommages à MM. R.F. Schumacher, D. Hay et T. Ikari

35. Le Président a fait savoir au GRB que M. R.F. Schumacher (représentant l'ISO) avait pris la décision de prendre sa retraite à la fin février 2002. Le Président a salué la longue et fructueuse contribution de M. R.F. Schumacher aux activités du GRB, et lui a présenté ses meilleurs vœux pour sa retraite. Il a également salué le successeur de M. Schumacher, M. J. Johnson (ISO).

36. En outre, le Président a indiqué que M. D. Hay, expert du Royaume-Uni, quittait ses fonctions actuelles et que M. T. Ikari (Japon) rentrait dans son pays. Il a remercié les deux experts pour leur excellent travail au sein du GRB et leur a souhaité plein succès dans leurs nouvelles fonctions.

ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SESSION

37. Pour sa trente-septième session, prévue à Genève du 19 septembre (9 h 30) au 20 septembre 2002 (17 h 30)^{1 2}, le GRB a arrêté l'ordre du jour suivant:

1. Proposition de nouveau projet de règlement relatif au bruit de roulement
2. Amendements à des Règlements CEE
 - 2.1 Règlement n° 51 – extension (Bruit émis par les véhicules des catégories M et N)
 - 2.2 Règlement n° 59 – (Dispositifs silencieux de remplacement)
3. Échange de renseignements sur les prescriptions nationales et internationales en matière de niveau sonore³
4. Futurs Règlements techniques mondiaux
5. Questions diverses

¹ Dans un souci d'économie, tous les documents officiels distribués avant la session par courrier et/ou placés sur le site Web ne seront pas disponibles en salle. Les représentants sont priés de bien vouloir se munir de leur exemplaire des documents. (L'adresse du site Web où sont placés les documents du GRB est la suivante:
<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29grb.html>).

² Nouvelles dates fixées par la Division des services de Conférence de l'ONU Genève (TRANS/WP.29/841, par. 19).

³ Les délégations sont invitées à présenter par écrit des communications concises sur l'évolution récente de leurs prescriptions nationales et, si nécessaire, à les compléter oralement.

Annexe 1LISTE DES DOCUMENTS DISTRIBUÉS
SANS COTE PENDANT LA SESSION

N°	Auteur	Point de l'ordre du jour	Langue	Titre
1.	ETRTO	1.	A	Comments to the latest version of the Draft Regulation on "Uniform Provisions concerning the Approval of Tyres with regard to Rolling Sound Emissions" as per TRANS/WP.29/2002/7 issued on 18.12.2001
2.	Japon	2.1	A	Additional data to the Informal Document n° 6 of 35 th GRB
3.	Fédération de Russie	1.	A/R	Proposals for correction of the Draft Regulations with respect to tire noise
4.	Fédération de Russie	2.2	A/R	Proposals for Amendments to the ECE Regulation n° 59 (Replacement silencing systems)
5.	Royaume-Uni	1.	A	Uniform provisions concerning the approval of tyres with regard to rolling sound emissions
6.	République tchèque	2.1	A	Clarification of the Czech reply of question 15 in GRB questionnaire
7.	ISO	1.	A	ISO 10844 – Acoustics – Specification of test tracks for the purpose of measuring noise emitted by road vehicles and their tyres (Revision of ISO 10844:1994)
8.	ISO	2.1	A	ISO/TC43/SC1/WG42: Report of the activities of the working group on the development of a vehicle test more representative of urban driving
-	Suède	-	A	Final Report of July 2001 on: Noise emissions of road vehicles; Effect of Regulations (for general information only)
-	Pays-Bas	2.1	A	Presentation on the limit values of the ACEA test method
-	Suède	2.1	A	Presentation on the new test method for measuring the noise level

Annexe 2

AMENDEMENTS AU DOCUMENT TRANS/WP.29/2002/7 ADOPTÉ
PAR LE GRB LORS DE SA TRENTE-SIXIÈME SESSION

Communication du Président du GRB

Paragraphe 1.1, modifier comme suit:

«... pneumatiques destinés à être montés sur les véhicules routiers...».

Paragraphe 1.1.4, modifier comme suit:

«1.1.4 Aux pneumatiques destinés à être montés sur les véhicules routiers des catégories...».

Paragraphe 2.1, modifier comme suit:

«...

iv) la catégorie d'utilisation: pneumatique à usage normal, pneumatique à usage spécial et pneumatique neige;

v) ...».

Paragraphe 2.7, modifier comme suit:

«... pneumatiques destinés à être montés sur les véhicules participant à des compétitions de sport automobile, mais non prévus pour un usage normal sur route.».

Paragraphe 2.8, supprimer.

Insérer plusieurs nouveaux paragraphes, ainsi libellés:

«2.8 “Pneumatique normal”, un pneumatique conçu pour une utilisation normale et quotidienne sur route;

2.9 “Pneumatique à usage spécial”, un pneumatique conçu à la fois pour un usage routier et un usage non routier, ainsi que pour d'autres utilisations spéciales;

2.10 “Pneumatique neige”, un pneumatique dont les sculptures, la composition de la bande de roulement ou la structure sont essentiellement conçues pour obtenir sur la neige un comportement supérieur à celui d'un pneumatique normal en ce qui concerne la capacité de démarrage ou d'avancement du véhicule.».

Paragraphe 6.1.1.2, modifier comme suit:

«... d'utilisation “Spéciale” (voir par. 4.2.6 ci-dessus), les limites prescrites...».

Paragraphe 12.1, modifier comme suit:

«...

- a) ...
- b) Interdire la vente ou la mise en service d'un pneumatique si celui-ci...».

Paragraphe 12.2, modifier comme suit:

«12.2 À compter du 4 août 2003, une Partie contractante appliquant le présent Règlement doit refuser d'accorder l'homologation nationale à un type de pneumatique si ce pneumatique est visé par le présent Règlement mais ne satisfait pas à ses prescriptions.».

Paragraphe 12.3 et 12.4, supprimer.

Le paragraphe 12.5 devient le paragraphe 12.3 et il est modifié comme suit:

«12.3 À compter des dates figurant ci-dessous, une Partie contractante appliquant le présent Règlement doit refuser d'autoriser la vente ou la mise en service d'un pneumatique qui est visé par le présent Règlement mais qui ne satisfait pas à ses prescriptions.

Pneumatiques de la classe 1 d'une grosseur de boudin maximale de 185	1 ^{er} octobre 2009
--	------------------------------

Pneumatiques de la classe 1 d'une grosseur de boudin supérieure à 185 mais ne dépassant pas 215	1 ^{er} octobre 2010
---	------------------------------

Pneumatiques de la classe 1 d'une grosseur de boudin supérieure à 215	1 ^{er} octobre 2011
---	------------------------------

Pneumatiques de la classe 2 et de la classe 3	1 ^{er} octobre 2009
---	------------------------------

Avant ces dates, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne peuvent exiger, aux fins de la vente ou de la mise en service d'un pneumatique de remplacement visé par le présent Règlement, qu'il satisfasse à ses prescriptions.».

Le paragraphe 12.6 devient le paragraphe 12.4.

Annexe 1,

Point 6, modifier comme suit:

«6. Niveau sonore du pneumatique ayant les dimensions représentatives, voir paragraphe 2.5 du Règlement n° XXX, conformément au point 7 du procès-verbal d'essai: ... dB (A) à une vitesse de référence de 70/80 km/h².».

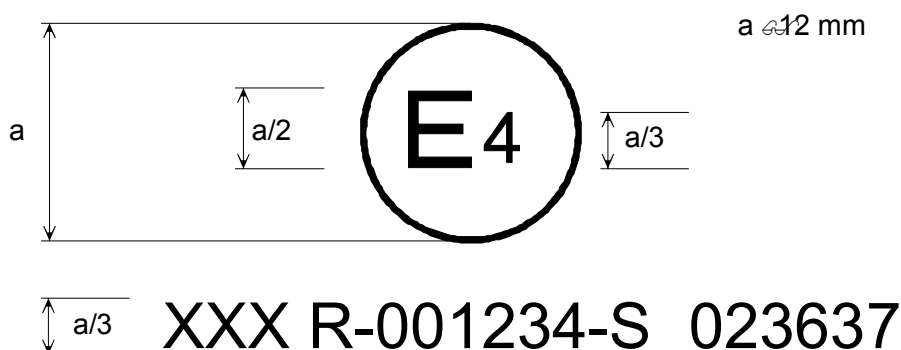
Point 14, modifier comme suit:

- «14. On trouvera en annexe à la présente communication:
- 14.1 La liste des pièces qui constituent le dossier de réception déposé au service administratif ayant accordé l'homologation, qui peut être obtenue sur demande.
- 14.2 La liste des types de sculptures: spécifier pour chaque marque de fabrique et/ou nom commercial, la liste des désignations de dimensions des pneumatiques, portant dans le cas des pneumatiques de la classe C1, la mention "Reinforced" (renforcés) ou "Extra Load" (pour fortes charges), le cas échéant.»

Annexe 2,

Exemple 2, modifier comme suit:

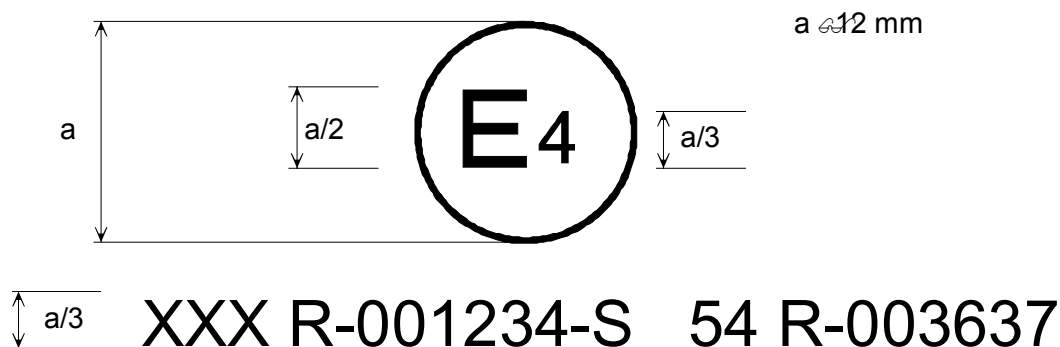
«Exemple 2



La marque d'homologation ci-dessus indique que le pneumatique en question a été homologué aux Pays-Bas (E4) conformément aux Règlements n^{os} XXX et 30. Les deux premiers chiffres du numéro d'homologation indiquent qu'aux dates auxquelles les homologations respectives ont été accordées, le Règlement n^o XXX était toujours sous sa forme initiale mais le Règlement n^o 30 avait été modifié par la série 02 d'amendements.»

Insérer un nouvel exemple, conçu comme suit:

«Exemple 3



La marque d'homologation ci-dessus indique que le pneumatique en question a été homologué aux Pays-Bas (E4), conformément aux Règlements n^{os} XXX et 54. Les deux premiers chiffres du numéro d'homologation indiquent qu'aux dates auxquelles les homologations respectives ont été accordées, les Règlements n^{os} XXX et 54 étaient toujours sous leur forme initiale.

Note: Le ou les numéros d'homologation doivent être placés à proximité du cercle, soit au-dessus soit en dessous de la lettre «E», et soit à gauche soit à droite de cette lettre. Les chiffres du numéro d'homologation doivent se trouver du même côté de la lettre «E» et orientés dans le même sens. L'utilisation de chiffres romains pour les numéros d'homologation doit être évitée afin d'exclure toute confusion avec d'autres symboles.»

Annexe 3,

Paragraphe 0, sans objet en français.

Paragraphe 2.5.4, sans objet en français.

Paragraphe 4.2, modifier comme suit:

«...

...

\bar{v} est la valeur moyenne des vitesses logarithmiques v_i

...».
