



Conseil économique et social

Distr. générale
16 octobre 2014
Français
Original: anglais

Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Forum mondial de l'harmonisation
des Règlements concernant les véhicules

Groupe de travail du bruit

Soixantième session

Genève, 1^{er}-3 septembre 2014

Rapport du Groupe de travail du bruit sur sa soixantième session

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° 28 (Avertisseurs sonores): extension (point 2 de l'ordre du jour).....	3	3
IV. Règlement n° 41 (Bruit émis par les motocycles): extension (point 3 de l'ordre du jour)	4	3
V. Règlement n° 51 (Bruit émis par les véhicules des catégories M et N) (point 4 de l'ordre du jour)	5-8	4
A. Extension	5-7	4
B. Prescriptions supplémentaires concernant les émissions sonores	8	4
VI. Règlement n° 59 (Dispositifs silencieux d'échappement de remplacement) (point 5 de l'ordre du jour)	9	5
VII. Règlement n° 92 (Dispositifs silencieux d'échappement de remplacement pour motocycles) (point 6 de l'ordre du jour)	10	5
VIII. Règlement n° 117 (Bruit de roulement et adhérence sur sol mouillé des pneumatiques) (point 7 de l'ordre du jour)	11-12	5
IX. Amendements collectifs (point 8 de l'ordre du jour)	13	6
Prescriptions supplémentaires concernant les émissions sonores pour les Règlements n ^{os} 9, 63 et 92	13	6

GE.14-18646 (F) 220115 230115



* 1 4 1 8 6 4 6 *

Merci de recycler



X.	Échange de renseignements sur les prescriptions nationales et internationales en matière de niveau sonore (point 9 de l'ordre du jour)	14-17	6
XI.	Incidence du revêtement de la route sur le bruit de roulement des pneumatiques (point 10 de l'ordre du jour)	18-19	7
XII.	Véhicules à moteur silencieux (point 11 de l'ordre du jour)	20	7
XIII.	Définitions et sigles figurant dans les Règlements relevant de la responsabilité du Groupe de travail du bruit (GRB) (point 12 de l'ordre du jour)	21	8
XIV.	Propositions d'amendements à la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (point 13 de l'ordre du jour)	22	8
XV.	Mise au point d'une homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule (IWVTA) et participation des Groupes de travail à cette mise au point (point 14 de l'ordre du jour)	23-24	8
XVI.	Points saillants des sessions du WP.29 de mars et juin 2014 (point 15 de l'ordre du jour)	25	9
XVII.	Échange de vues sur le futur programme de travail du GRB (point 16 de l'ordre du jour)	26	9
XVIII.	Questions diverses (point 17 de l'ordre du jour)	27	9
XIX.	Ordre du jour provisoire de la soixante et unième session (point 18 de l'ordre du jour)	28	9
XX.	Élection du Bureau (point 19 de l'ordre du jour)	29	10
Annexes			
I.	Liste des documents informels distribués pendant la session (GRB-60...)		11
II.	Amendements au Règlement n° 41 (Bruit émis par les motocycles) adoptés		13
III.	Amendements au document ECE/TRANS/WP.29/GRB/2014/5 adoptés		14
IV.	Amendements au document ECE/TRANS/WP.29/GRB/2014/6 adoptés		21
V.	Amendements au document ECE/TRANS/WP.29/GRB/2014/7 adoptés		24
VI.	Projet de mandat du groupe de travail informel chargé d'élaborer, sous les auspices du GRB un règlement sur les véhicules à moteur silencieux en vertu de l'Accord de 1958		25
VII.	Groupes informels du GRB		27

I. Participation

1. Le Groupe de travail du bruit (GRB) a tenu sa soixantième session du 1^{er} au 3 septembre 2014, à Genève, sous la présidence de M. S. Ficheux (France). Y ont participé, conformément à l'article 1 a) du Règlement intérieur du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) (TRANS/WP.29/690, Amend.1 et Amend.2) des représentants des pays suivants: Allemagne; Autriche; Belgique; Chine; Espagne; Fédération de Russie; France; Hongrie; Inde; Italie; Japon; Norvège; Pays-Bas; Pologne; République de Corée; Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord; Suède; Suisse. Des experts de la Commission européenne ont également participé, ainsi que des experts des organisations non gouvernementales suivantes: Organisation technique européenne du pneumatique et de la jante (ETRTO); Association internationale des constructeurs de motocycles (IMMA); Organisation internationale de normalisation (ISO); Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA) et Union mondiale des aveugles (UMA).

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

Document: ECE/TRANS/WP.29/GRB/2014/3.

2. Le GRB a examiné et adopté l'ordre du jour.

III. Règlement n° 28 (Avertisseurs sonores): extension (point 2 de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRB/2014/4 et document informel GRB-60-16.

3. L'expert de l'OICA a introduit, dans un exposé (GRB-60-16), le document ECE/TRANS/WP.29/GRB/2014/4, dans lequel figurent des propositions d'amendements au Règlement n° 28, en particulier une réduction du niveau sonore prescrit pour l'avertisseur sonore de 93 à 87 dB(A). L'expert de la République de Corée a souscrit à cette proposition, mais les experts de l'Inde et de l'IMMA ont émis une réserve pour complément d'étude. Le GRB a décidé de réexaminer ce point à sa session de janvier 2015.

IV. Règlement n° 41 (Bruit émis par les motocycles): extension (point 3 de l'ordre du jour)

Document: Document informel GRB-60-06.

4. L'expert de l'IMMA a proposé de compléter un tableau où figurent tous les symboles utilisés dans ce Règlement avec les symboles employés dans le cadre des essais réalisés conformément aux Prescriptions supplémentaires concernant les émissions sonores (ASEP) (GRB-60-06). Le GRB a adopté cette proposition, reproduite dans l'annexe II du présent rapport, et a demandé au secrétariat de la soumettre au WP.29 et au Comité d'administration de l'Accord de 1958 (AC.1) pour examen et mise aux voix à leurs sessions de mars 2015.

V. Règlement n° 51 (Bruit émis par les véhicules des catégories M et N) (point 4 de l'ordre du jour)

A. Extension

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRB/2014/5 et documents informels GRB-60-01, GRB-60-10-Rev.1, GRB-60-15 et GRB-60-17.

5. L'expert de l'OICA a introduit une proposition révisée de série 03 d'amendements au Règlement n° 51 (ECE/TRANS/WP.29/GRB/2014/5), au nom du groupe de travail informel des Règlements n°s 51 et 59. Il a indiqué que le texte de ladite proposition avait été harmonisé autant que possible avec le Règlement n° 540/2014 de l'Union européenne (UE) concernant le niveau sonore des véhicules à moteur et des systèmes de silencieux de remplacement, et prévoyait notamment une réduction des valeurs limites des émissions sonores en trois phases d'application. Le GRB a noté qu'une fois entrée en vigueur la phase 2 applicable aux nouveaux types de véhicule, l'UE mènerait une étude détaillée afin d'apprécier les limites de la phase 3 et de corriger les valeurs concernées, si cela était jugé nécessaire. Les autres Parties contractantes ont été invitées à réaliser des études similaires et à en transmettre les résultats au GRB. Le GRB a souligné qu'il était important d'aligner le calendrier de l'introduction des phases 1 à 3 de la série 03 d'amendements au Règlement n° 51 avec chaque étape de l'entrée en vigueur du Règlement UE susmentionné. C'est pourquoi il est convenu que toutes les dispositions transitoires du paragraphe 11 de la proposition devraient être assorties de dates précises. Enfin, le GRB a adopté la proposition, telle que modifiée par l'annexe III du présent rapport, et a demandé au secrétariat de la soumettre au WP.29 et à l'AC.1 pour examen et mise aux voix à leurs sessions de mars 2015.

6. L'expert du Japon a suggéré que les références à la norme ISO 10844:2011 soient mises entre crochets pour le moment et a demandé au GRB de reprendre l'examen de cette question à sa prochaine session.

7. L'expert de l'OICA a rapidement présenté d'autres éléments dont le groupe informel des Règlements n°s 51 et 59 avait déterminé qu'ils nécessitaient d'être examinés plus en détail et éventuellement d'être intégrés dans la série 03 d'amendements au Règlement ONU n° 51 (GRB-60-01). L'expert de l'ISO a informé le GRB de l'existence d'une nouvelle version de la norme ISO 10844:2014, qui apporte quelques modifications de forme par rapport à la version précédente sans toutefois en modifier les prescriptions fondamentales (GRB-60-17). L'expert de la Chine a présenté les documents GRB-60-10-Rev.1 et GRB-60-15, dans lesquels il suggère de fixer des valeurs limites plus élevées et d'établir un nouveau classement pour les véhicules relevant d'une catégorie propre au marché chinois. Le GRB a demandé au groupe informel des Règlements n°s 51 et 59 d'examiner tous ces éléments et d'établir des propositions pour sa prochaine session, s'il y avait lieu.

B. Prescriptions supplémentaires concernant les émissions sonores

Document: ECE/TRANS/WP.29/2011/64.

8. Le GRB a noté que les prescriptions supplémentaires concernant les émissions sonores figurant dans le document ECE/TRANS/WP.29/2011/64 avaient été incluses dans la proposition révisée de série 03 d'amendements au Règlement n° 51 (ECE/TRANS/WP.29/GRB/2014/5) et a donc décidé de supprimer le document ECE/TRANS/WP.29/2011/64 de l'ordre du jour.

VI. Règlement n° 59 (Dispositifs silencieux d'échappement de remplacement) (point 5 de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRB/2014/6 et document informel GRB-60-01.

9. L'expert de l'OICA a présenté, au nom du groupe de travail informel des Règlements n°s 51 et 59, une proposition révisée de série 02 d'amendements au Règlement n° 59 (ECE/TRANS/WP.29/GRB/2014/6 et GRB-60-01). Il a fait valoir que cette proposition était également alignée sur le Règlement UE n° 540/2014 concernant le niveau sonore des véhicules à moteur et des systèmes de silencieux de remplacement. Le GRB a adopté ladite proposition, telle que modifiée par l'annexe IV du présent rapport, et a demandé au secrétariat de la soumettre au WP.29 et à l'AC.1 pour examen et mise aux voix à leurs sessions de mars 2015.

VII. Règlement n° 92 (Dispositifs silencieux d'échappement de remplacement pour motocycles) (point 6 de l'ordre du jour)

10. Aucun nouveau renseignement n'a été communiqué au titre de ce point de l'ordre du jour.

VIII. Règlement n° 117 (Bruit de roulement et adhérence sur sol mouillé des pneumatiques) (point 7 de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRB/2014/7
et ECE/TRANS/WP.29/GRB/2014/8.

11. L'expert de la Fédération de Russie a proposé d'inclure dans le Règlement n° 117 quelques éclaircissements en ce qui concerne le traitement des données destinées à la mesure de la valeur de décélération des pneumatiques, obtenue sous la forme différentielle $d\omega/dt$ (ECE/TRANS/WP.29/GRB/2014/7). Le GRB a adopté cette proposition, telle que modifiée par l'annexe V du présent rapport, et a demandé au secrétariat de la soumettre au WP.29 et à l'AC.1 pour examen et mise aux voix à leurs sessions de mars 2015.

12. L'expert de l'ETRTO a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRB/2014/8, dans lequel il est proposé de réviser le critère d'exactitude de la mesure du temps par les instruments utilisés pour mesurer la résistance au roulement (annexe 6 du Règlement). L'expert du Japon a fait valoir, comme précédemment, que le critère d'exactitude envisagé pouvait être trop strict et a demandé au GRB de différer à sa prochaine session l'examen de ce point de l'ordre du jour. L'expert de la Fédération de Russie a appuyé cette demande. Le GRB, rappelant que cette question avait déjà été abordée à plusieurs reprises, a estimé qu'il serait opportun de prendre une décision définitive à ce sujet lors de sa prochaine session. Entre-temps, les experts du Japon, de la Fédération de Russie, de l'ETRTO ainsi que d'autres Parties contractantes étaient invités à conclure leurs consultations à ce sujet.

IX. Amendements collectifs (point 8 de l'ordre du jour)

Prescriptions supplémentaires concernant les émissions sonores pour les Règlements n^{os} 9, 63 et 92

Document: Document informel GRB-60-07.

13. L'expert de l'IMMA a proposé d'inclure la dernière version de la norme ISO 10844 relative aux pistes d'essai dans les Règlements n^{os} 9, 41 et 63 et d'introduire des dispositions permettant d'opérer la transition entre les normes ISO 10844:1994 et ISO 10844:2011 (GRB-60-07). Le GRB a souscrit à cette proposition et a noté que les nouvelles pistes d'essai conformes à la norme ISO 10844:2011 pouvaient en outre être utilisées aux fins des extensions d'homologation accordées au titre des précédentes séries d'amendements au Règlement n^o 41. Le GRB a invité l'IMMA à réviser cette proposition avec l'appui du secrétariat, en prenant exemple sur le document ECE/TRANS/WP.29/GRB/2014/2, et de soumettre le document résultant sous une cote officielle à la session de janvier 2015 du GRB.

X. Échange de renseignements sur les prescriptions nationales et internationales en matière de niveau sonore (point 9 de l'ordre du jour)

Documents: Documents informels GRB-60-03, GRB-60-08 et Add.1, GRB-60-13 et GRB-60-14.

14. L'expert des Pays-Bas a présenté les résultats d'une étude (GRB-60-08 et Add.1) concernant les variations de niveau des émissions sonores des pneumatiques dans son pays entre 2007 et 2013, c'est-à-dire avant et après la révision des niveaux limites d'émission sonore des pneumatiques, en 2009 (CE/661/2009 et Règlement ONU n^o 117). L'étude portait sur les pneumatiques des types C1, C2 et C3 des tailles et fabricants les plus courants. Elle a montré que les niveaux des émissions sonores avaient été réduits entre 2007 et 2013 de 1,5, 1,4 et 1,1 dB(A) respectivement pour les pneus des types C1, C2 et C3.

15. L'expert des Pays-Bas a communiqué au GRB les résultats de deux études (GRB-60-03, GRB-60-13 et GRB-60-14) commandées par le Ministère des infrastructures et de l'environnement de ce pays et dont l'objectif était d'évaluer les économies qui pourraient être réalisées aux Pays-Bas et dans l'UE en abandonnant les pneumatiques actuellement en usage au profit de pneumatiques hautes performances classés A selon chacun des critères indiqués sur les étiquettes de l'UE, à savoir l'efficacité énergétique (résistance au roulement), l'adhérence sur sol mouillé et le bruit (les pneumatiques «triple A»). Les deux études ont montré que la généralisation de tels pneumatiques pourrait avoir des avantages considérables pour la société en matière d'énergie, de sécurité et de réduction du bruit, avec des économies annuelles s'élevant à environ un milliard d'euros aux Pays-Bas et 34 milliards d'euros dans l'UE. En outre, les consommateurs pourraient également réaliser des économies de carburant importantes.

16. Les experts de l'ETRTO et de l'OICA ont souligné, de prime abord, que certains postulats de ces études étaient de nature assez théorique et que les pneumatiques «triple A» n'étaient pas encore commercialisés. L'expert des Pays-Bas a ajouté que ces études, outre l'objectif mentionné au paragraphe 15 ci-avant, visaient à permettre à la société d'adopter des pneumatiques plus performants, soit en imposant des limites plus strictes, soit en sensibilisant le public à l'étiquetage des pneumatiques. Enfin, le GRB a décidé d'ajouter ce point à l'ordre du jour de sa prochaine session et a invité les experts à soumettre leurs observations en vue d'un débat.

17. L'expert de la Fédération de Russie a informé le GRB de l'entrée en vigueur, en janvier 2015, d'un nouveau Règlement sur le bruit à l'intérieur de l'habitacle, applicable dans son pays et dans d'autres pays de l'Union douanière. Des renseignements détaillés sur ce règlement seraient présentés, de même que les valeurs limites du bruit perçu à l'intérieur de l'habitacle, à la prochaine session du GRB. Il a rappelé que le GRB avait recommandé de mettre au point, avec le concours de l'ISO, une méthode d'essai permettant d'évaluer le bruit à l'intérieur du véhicule et a souligné que ces travaux n'avaient pas encore débuté, faute de financement. Le GRB a pris note de cette information.

XI. Incidence du revêtement de la route sur le bruit de roulement des pneumatiques (point 10 de l'ordre du jour)

Documents: Documents informels GRB-60-04 et Add.1.

18. L'expert des Pays-Bas a présenté les documents GRB-60-04 et Add.1, dans lesquels il est montré que le bruit de roulement des pneumatiques prédomine par rapport aux autres bruits en environnement urbain, et est conditionné par les caractéristiques de la route (telles que la texture du revêtement, l'absorption acoustique et l'effet de pompage de l'air). C'est pourquoi, en améliorant les caractéristiques superficielles, on réduirait le niveau du bruit de roulement. Selon l'expert, utiliser des revêtements silencieux permet de réduire efficacement le bruit de la circulation, que cette mesure, qui revêt généralement un bon rapport coûts-avantages, soit prise isolément ou en conjonction avec d'autres mesures de réduction des émissions sonores.

19. Le Président a souligné que l'interaction pneumatique-route avait une incidence importante sur les émissions sonores tout en notant que, pour l'heure, le GRB ne disposait pas du mandat lui permettant de réglementer les revêtements des routes. Le GRB a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa prochaine session et s'est dit impatient de consulter les nouvelles études et les nouveaux exposés à ce sujet.

XII. Véhicules à moteur silencieux (point 11 de l'ordre du jour)

Document: Document informel GRB-60-11-Rev.1.

20. Le Président a informé le GRB de la proposition formulée par les responsables techniques du groupe de travail informel des véhicules à moteur silencieux visant à élaborer un projet de règlement ONU sur les véhicules à moteur silencieux dans le cadre de l'Accord de 1958, parallèlement à un projet de règlement technique mondial (RTM) sur ces mêmes véhicules (ECE/TRANS/WP.29/1110, par. 100). Le GRB a souscrit à cette proposition et a décidé, sous réserve d'obtenir l'accord du WP.29, de créer un groupe de travail informel chargé d'élaborer un règlement ONU sur les véhicules à moteur silencieux en vertu de l'Accord de 1958; il a en outre adopté le mandat de ce groupe (GRB-60-11-Rev.1), tel que reproduit dans l'annexe VI du présent rapport. Le nouveau groupe de travail informel devrait travailler en étroite collaboration avec le groupe informel du RTM pour les véhicules à moteur silencieux afin d'élaborer le règlement ONU susmentionné en s'appuyant sur des signaux sonores permettant d'assurer la sécurité des usagers de la route vulnérables. Le GRB a décidé que le nouveau règlement ONU porterait, dans un premier temps, sur les véhicules électriques et électriques hybrides des catégories M et N. Dans une deuxième phase, ce domaine d'application pourrait être étendu.

XIII. Définitions et sigles figurant dans les Règlements relevant de la responsabilité du Groupe de travail du bruit (GRB) (point 12 de l'ordre du jour)

Documents: Documents informels GRB-57-12 et GRB-57-18.

21. Le GRB a examiné les documents GRB-57-12 et GRB-57-18, qui contiennent les définitions et les sigles figurant dans les Règlements qui relèvent de sa responsabilité et a demandé à l'OICA et à l'IMMA d'actualiser ces documents en se fondant sur la série 03 d'amendements au Règlement n° 51 et la série 02 d'amendements au Règlement n° 59, adoptées à la présente session (voir les paragraphes 5 et 9 ci-dessus), afin qu'ils puissent être approuvés sous leur forme définitive par le GRB à sa session de janvier 2015.

XIV. Propositions d'amendements à la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (point 13 de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/25
et document informel GRB-60-02.

22. Le GRB a été informé que le Groupe de travail de l'éclairage et de la signalisation lumineuse (GRE) avait déterminé qu'il était nécessaire de définir dans la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3) de nouvelles catégories de véhicules, notamment les remorques agricoles et les machines agricoles tractées. Le GRB a pris note de plusieurs propositions pour les nouvelles définitions (ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/25 et GRB-60-02) et a invité les experts à faire part de leurs éventuelles observations et suggestions au secrétariat.

XV. Mise au point d'une homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule (IWVTA) et participation des Groupes de travail à cette mise au point (point 14 de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.29/2014/53 et ECE/TRANS/WP.29/2014/82
et document informel WP.29-163-10.

23. Au nom de l'envoyé du GRB auprès de l'IWVTA, l'expert de la Commission européenne a rendu compte des progrès accomplis dans la Révision 3 de l'Accord de 1958 et dans l'élaboration du Règlement ONU n° 0. Le WP.29 avait accepté, à sa session de juin 2014, d'interrompre les travaux relatifs à la Révision 3 pour en reprendre l'examen en novembre 2014, en s'appuyant sur les recommandations politiques et juridiques qu'il avait été demandé aux Parties contractantes de fournir, en particulier sur les questions restées en suspens, à savoir le vote par procuration et la majorité aux trois quarts ou aux quatre cinquièmes pour valider une décision. Le WP.29 avait, en outre, donné son aval à la diffusion d'un questionnaire sur l'IWVTA. Le dernier projet de Révision 3 de l'Accord de 1958 en date figure dans les documents ECE/TRANS/WP.29/2014/53 et ECE/TRANS/WP.29/2014/82.

24. Le secrétariat a présenté un projet de lignes directrices relatives aux amendements aux Règlements ONU (WP.29-163-10) dans lequel sont proposées une nouvelle dénomination, à savoir «version d'un Règlement ONU», ainsi qu'une date commune d'entrée en vigueur (le 1^{er} septembre de chaque année) pour toute nouvelle série d'amendements à un Règlement ONU répertorié dans l'annexe du Règlement n° 0.

À cet égard, le Président a rappelé que la date d'entrée en vigueur de la phase 1 de la série 03 d'amendements au Règlement n° 51 avait été fixée au 1^{er} juillet 2016, afin de la synchroniser avec l'entrée en vigueur du Règlement UE n° 540/2014 concernant le niveau sonore des véhicules à moteur et des systèmes de silencieux de remplacement (voir le paragraphe 5 ci-dessus).

XVI. Points saillants des sessions du WP.29 de mars et juin 2014 (point 15 de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.29/1108 et ECE/TRANS/WP.29/1110
et document informel GRB-60-05.

25. Le secrétariat a rendu compte des faits marquants des 162^e et 163^e sessions du WP.29 (ECE/TRANS/WP.29/1108, ECE/TRANS/WP.29/1110 et GRB-60-05).

XVII. Échange de vues sur le futur programme de travail du GRB (point 16 de l'ordre du jour)

Document: Document informel GRB-60-09.

26. L'expert de l'ISO a mis le GRB au courant de la nouvelle norme ISO 362-3 sur les essais en intérieur relatifs au bruit de passage des véhicules (GRB-60-09). Cette nouvelle norme a pour but de fournir une base à la reconnaissance officielle d'un essai de bruit de passage en intérieur comme faisant partie intégrante de la procédure d'homologation de type des véhicules appartenant aux catégories M et N. Le GRB a noté que l'essai en intérieur, tel qu'il est prévu par la norme ISO 362-3, ne dépendait pas des conditions climatiques et pourrait donc devenir une solution de rechange à la procédure d'essai en extérieur décrite dans la norme ISO 362-1. Le GRB a décidé de réexaminer cette question à sa prochaine session et a invité tous ses membres experts, ainsi que ceux du groupe de travail informel des Règlements n°s 51 et 59, à envisager la possibilité d'inclure une référence à la norme ISO 362-3 dans le Règlement n° 51.

XVIII. Questions diverses (point 17 de l'ordre du jour)

27. Aucune question n'a été examinée au titre de ce point de l'ordre du jour.

XIX. Ordre du jour provisoire de la soixante et unième session (point 18 de l'ordre du jour)

28. Le GRB a relevé que la date limite pour soumettre des documents officiels au secrétariat à l'occasion de sa soixante et unième session, qui doit se tenir à Genève du 27 janvier à 14 h 30 au 29 janvier 2015 à 17 h 30, avait été fixée au 31 octobre 2014, soit 12 semaines avant la session. L'ordre du jour provisoire suivant a été adopté:

1. Adoption de l'ordre du jour.
2. Règlement n° 28 (Avertisseurs sonores).
3. Règlement n° 41 (Bruit émis par les motocycles): extension.

4. Règlement n° 51 (Bruit émis par les véhicules des catégories M et N):
 - a) Extension;
 - b) Prescriptions supplémentaires concernant les émissions sonores.
5. Règlement n° 59 (Dispositifs silencieux d'échappement de remplacement).
6. Règlement n° 92 (Dispositifs silencieux d'échappement de remplacement pour motocycles).
7. Règlement n° 117 (Bruit de roulement et adhérence sur sol mouillé des pneumatiques).
8. Amendements collectifs: Prescriptions supplémentaires concernant les émissions sonores pour les Règlements n^{os} 9, 63 et 92.
9. Échange de renseignements sur les prescriptions nationales et internationales en matière de niveau sonore.
10. Incidence du revêtement de la route sur le bruit de roulement des pneumatiques.
11. Véhicules à moteur silencieux.
12. Définitions et sigles figurant dans les Règlements relevant de la responsabilité du Groupe de travail du bruit (GRB).
13. Propositions d'amendements à la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules.
14. Mise au point d'une homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule (IWVTA) et participation des Groupes de travail à cette mise au point.
15. Points saillants de la session du WP.29 de novembre 2014.
16. Échange de vues sur le futur programme de travail du GRB.
17. Questions diverses.
18. Ordre du jour provisoire de la soixante-deuxième session.

XX. Élection du Bureau (point 19 de l'ordre du jour)

29. Conformément à l'article 37 du Règlement intérieur (TRANS/WP.29/690 et ECE/TRANS/WP.29/690/Amend.1), le GRB a procédé à l'élection de son Bureau. Les représentants des Parties contractantes présents et votants ont élu à l'unanimité M. Serge Ficheux (France) à la présidence et M. Andrei Bocharov (Fédération de Russie) à la vice-présidence des sessions du GRB de 2015.

Annexe I

Liste des documents informels distribués pendant la session (GRB-60...)

<i>Numéro d'ordre</i>	<i>Auteur</i>	<i>Point de l'ordre du jour</i>	<i>Langue</i>	<i>Titre</i>	<i>Suite donnée</i>
1	Groupe de travail informel des Règlements n ^{os} 51 et 59	4 a)	A	Proposal for additional amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRB/2014/5	a)
2	Commission européenne	13	A	Proposal for amendments to the Consolidated Resolution on the Construction of Vehicles (R.E.3)	a)
3	Pays-Bas	9	A	Potential benefits of Triple-A tyres in the Netherlands	c)
4	Pays-Bas	10	A	Quiet road surfaces (leaflet)	c)
4-Add.1	Pays-Bas	10	A	Quiet road surfaces (presentation)	c)
5	Secrétariat		A	General information and WP.29 highlights	a)
6	IMMA	3	A	Proposal for amendments to Regulation No. 41 "Noise emission of motorcycles"	d)
7	IMMA	8	A	Proposal for amendments to Regulations Nos. 9, 41 and 63	b)
8	Pays-Bas	9	A	Tyre noise limits of EC/661/2009 and Regulation No. 117: Evaluation based on sold tyres in the Netherlands	c)
8-Add.1	Pays-Bas	9	A	Shifts in tyre sound levels between 2007 and 2013 (presentation)	c)
9	ISO	16	A	Indoor testing of pass-by noise	c)
10-Rev.1	Chine	4 a)	A	Proposal for micro-van and micro-truck	a)
11-Rev.1	Président	11	A	Terms of Reference of IWG on a QRTV Regulation under 1958 Agreement	d)
12	Pays-Bas	9	A	Shifts in tyre sound levels between 2007 and 2013	c)
13	Pays-Bas	9	A	Potential benefits of Triple-A tyres in the European Union (EU)	c)
14	Pays-Bas	9	A	Triple-A tyres: potential benefits for environment, noise, safety and economy of the Netherlands and EU	c)

<i>Numéro d'ordre</i>	<i>Auteur</i>	<i>Point de l'ordre du jour</i>	<i>Langue</i>	<i>Titre</i>	<i>Suite donnée</i>
15	Chine	4 a)	A	Proposal for a harmonized M ₁ classification and limits	a)
16	OICA	2	A	Assessment on the minimum sound level of the horn	a)
17	ISO	4 a)	A	ISO 10844:2014: Comparison to 2011 version	a)

Notes:

- a) Document dont l'examen est achevé ou qui doit être remplacé.
- b) Document dont l'examen doit être poursuivi à la session suivante, mais sous une cote officielle.
- c) Document dont l'examen doit être poursuivi à la session suivante, sans cote officielle.
- d) Document adopté et à soumettre au WP.29.

Annexe II

Amendements au Règlement n° 41 (Bruit émis par les motocycles) adoptés

Paragraphe 2.13, tableau, modifier comme suit:

«

<i>Symbole</i>	<i>Unité</i>	<i>Signification</i>	<i>Référence</i>
AA'	–	ligne virtuelle sur la piste d'essai	Annexe 4 – figure 1
a_{wot}	m/s^2	accélération calculée	Annexe 3 – 1.4.2
$a_{wot,ref}$	m/s^2	accélération de référence prescrite	Annexe 3 – 1.3.3.3.1.2
a_{urban}	m/s^2	accélération recherchée prescrite	Annexe 3 – 1.3.3.3.1.2
BB'	–	ligne virtuelle sur la piste d'essai	Annexe 4 – figure 1
CC'	–	ligne virtuelle sur la piste d'essai	Annexe 4 – figure 1
k	–	facteur de pondération des rapports	Annexe 3 – 1.4.3
k_p	–	facteur de puissance partielle	Annexe 3 – 1.4.4
L	dB(A)	niveau de pression acoustique	Annexe 3 – 1.4.6
$L_{wot(i)}$	dB(A)	L à pleins gaz	
l_{PA}	m	distance de préaccélération	Annexe 3 – 1.3.3.1.1
m_{kerb}	kg	masse en ordre de marche du véhicule	2.6
m_t	kg	masse d'essai du véhicule	Annexe 3 – 1.3.2.2
n	min^{-1}	régime moteur mesuré	
$n_{pp'}$	min^{-1}	régime moteur à PP'	Annexe 7 – 2.6
n_{idle}	min^{-1}	régime moteur au ralenti	–
$n_{wot(i)}$	min^{-1}	$n_{pp'}$ correspondant à $L_{wot(i)}$	Annexe 7 – 2.6
PP'	–	ligne virtuelle sur la piste d'essai	Annexe 4 – figure 1
RPM	–	rapport puissance/masse	2.9
P_n	kW	puissance nette maximum nominale	2.7
S	min^{-1}	régime moteur nominal	2.8
v	km/h	vitesse mesurée du véhicule	–
v_{max}	km/h	vitesse maximum	2.10
v_{test}	km/h	vitesse d'essai prescrite	Annexe 3 – 1.3.3.1.1

»

Annexe III

Amendements au document ECE/TRANS/WP.29/GRB/2014/5 adoptés

Paragraphe 1, première phrase, modifier comme suit:

- «1. Domaine d'application
- Le présent Règlement énonce des prescriptions concernant les émissions sonores des véhicules des catégories M et N¹.**
- ...».

Nouveau paragraphe 2.2.1.3, modifier comme suit:

- «2.2.1.34 ~~Systeme de transmission, le nombre de vitesses et rapports;~~ **Puissance maximale nette nominale et régime nominal correspondant; toutefois, si des véhicules diffèrent seulement quant à la puissance maximale nette nominale et au régime nominal correspondant par suite d'une cartographie différente du moteur, ces véhicules peuvent être considérés comme appartenant au même type;».**

Paragaphes 2.11.1 et 2.11.2, modifier comme suit:

- «2.11.1 **Dans le cas des véhicules des catégories M₁, ~~et~~ N₁ et M₂ dont la masse maximale techniquement admissible en charge est inférieure ou égale à 3 500 kg:**
- a) Sur les véhicules à moteur avant, le point extrême avant du véhicule;
- b) Sur les véhicules à moteur central, le point médian du véhicule;
- c) Sur les véhicules à moteur arrière, le point extrême arrière du véhicule.
- 2.11.2 **Dans le cas des véhicules des catégories M₂ dont la masse maximale techniquement admissible en charge est supérieure à 3 500 kg, M₃, N₂ et N₃:**
- Le point de référence est situé au point extrême avant du moteur.».

Insérer un nouveau paragraphe, ainsi conçu:

- «3.2.5 **Fiche de renseignements contenant les informations qui figurent dans l'annexe 1.».**

Paragraphe 3.4, remplacer «puissance maximum nominale» par «puissance maximale nette nominale».

Paragraphe 5.2, supprimer «entrée en vigueur le 18 avril 1995 1^{er} septembre 2015».

Paragraphe 6.2.2, modifier le tableau comme suit:

«

<i>Catégories de véhicules</i>	<i>Véhicules destinés au transport de personnes</i>	<i>Phase 1</i>	<i>Phase 2</i>	<i>Phase 3</i>
M₁	RPM ≤ 120	72	70	68
	120 < RPM ≤ 160	73	71	69
	RPM > 160	75	73	71
	RPM > 200, nb. places assises ≤ 4, hauteur point-R < 450mm par rapport au sol	75	74	72
M₂	M ≤ 2,5 t	72	70	69
	2,5 t < M ≤ 3,5 t	74	72	71
	M > 3,5 t; P_n ≤ 135 kW	75	73	72
	M > 3,5 t; P_n > 135 kW	75	74	72
M₃	P_n ≤ 150 kW	76	74	73
	150 kW < P_n ≤ 250 kW	78	77	76
	P_n > 250 kW	80	78	77
<i>Catégories de véhicules</i>	<i>Véhicules destinés au transport de marchandises</i>	<i>Phase 1</i>	<i>Phase 2</i>	<i>Phase 3</i>
N₁	M ≤ 2,5 t	72	71	69
	M > 2,5 t	74	73	71
N₂	P_n ≤ 135 kW	77	75	74
	P_n > 135 kW	78	76	75
N₃	P_n ≤ 150 kW	79	77	76
	150 kW < P_n ≤ 250 kW	81	79	77
	P_n > 250 kW	82	81	79

».

Paragraphe 6.2.2.2, remplacer «1 dB» par «1 dB(A)».

Paragraphe 6.2.2.4, remplacer «2dB» par «2 dB(A)».

Paragraphe 6.2.2.5, supprimer «kW/t».

Paragraphe 6.2.3, 6.2.3.2 et 6.2.3.3, remplacer «l'annexe 8» par «l'annexe 7».

Paragraphe 6.2.3.3, après «l'appendice», supprimer «1».

Paragraphe 11, modifier comme suit:

«11. Dispositions transitoires

11.1 À compter de la date officielle d'entrée en vigueur de la série 03 d'amendements, aucune Partie contractante appliquant le présent Règlement ne peut refuser d'accorder ou d'accepter une homologation de type en vertu du présent Règlement tel que modifié par la série 03 d'amendements.

- 11.2 Dispositions transitoires s'appliquant à la phase 1**
(voir le paragraphe 6.2.2 ci-dessus)
- 11.2.1** À compter du 1^{er} juillet 2016, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne peuvent accorder d'homologation de type que si le type du véhicule à homologuer satisfait aux prescriptions de la phase 1 (voir le paragraphe 6.2.2 ci-dessus) du présent Règlement tel que modifié par la série 03 d'amendements.
- À compter de la date officielle d'entrée en vigueur de la série 03 d'amendements, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement délivrent des homologations aux types de véhicule qui satisfont aux prescriptions de la phase 2 ou de la phase 3 du présent Règlement tel que modifié par la série 03 d'amendements.
- 11.2.2** Les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne peuvent refuser d'accorder des extensions pour les homologations de type existants qui ont été délivrées conformément à la série 02 d'amendements au présent Règlement.
- 11.2.3** Jusqu'au 1^{er} juillet 2022, aucune Partie contractante appliquant le présent Règlement ne peut refuser l'homologation nationale ou régionale d'un type de véhicule homologué en vertu de la série 02 d'amendements au présent Règlement.
- 11.2.4** À compter du 1^{er} juillet 2022, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne sont pas tenues d'accepter, aux fins d'une homologation nationale ou régionale, un type de véhicule homologué conformément à la précédente série d'amendements au présent Règlement.
- 11.2.5** Même après la date d'entrée en vigueur de la série 03 d'amendements au présent Règlement, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement peuvent continuer de délivrer à des fins nationales ou régionales des homologations et extensions d'homologations de type conformément à la précédente série d'amendements au présent Règlement.
- 11.3 Dispositions transitoires s'appliquant à la phase 2**
(voir le paragraphe 6.2.2 ci-dessus)
- 11.3.1** À compter du 1^{er} juillet 2020 pour les types de véhicules autres que ceux de la catégorie N₂ et à compter du 1^{er} juillet 2022 pour les types de véhicules de la catégorie N₂, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne peuvent accorder d'homologation de type que si le type du véhicule à homologuer satisfait aux prescriptions de la phase 2 (voir le paragraphe 6.2.2 ci-dessus) du présent Règlement tel que modifié par la série 03 d'amendements.
- En outre, à compter de la date officielle d'entrée en vigueur de la série 03 d'amendements, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement accordent des homologations de type aux types de véhicules qui satisfont aux prescriptions de la phase 3 du présent Règlement tel que modifié par la série 03 d'amendements.
- 11.3.2** Les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne peuvent refuser d'accorder des extensions d'homologation de type pour les types existants qui ont été homologués conformément à la phase 1 (voir le paragraphe 6.2.2 ci-dessus) ou à la série 02 d'amendements au présent Règlement.

- 11.3.3 Jusqu'au 1^{er} juillet 2022 pour les types de véhicules autres que ceux de la catégorie N₂ et à compter du 1^{er} juillet 2023 pour les types de véhicules de la catégorie N₂, aucune Partie contractante appliquant le présent Règlement ne peut refuser une homologation nationale ou régionale à un type de véhicule homologué conformément à la phase 1 (voir le paragraphe 6.2.2 ci-dessus) ou à la série 02 d'amendements au présent Règlement.
- 11.3.4 À compter du 1^{er} juillet 2022 pour les types de véhicules autres que ceux de la catégorie N₂ et à compter du 1^{er} juillet 2023 pour les types de véhicules de la catégorie N₂, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne sont pas tenues d'accepter, aux fins d'une homologation nationale ou régionale, un type de véhicule homologué conformément à la phase 1 (voir le paragraphe 6.2.2 ci-dessus) ou à la précédente série d'amendements au présent Règlement.
- 11.3.5 Même après la date d'entrée en vigueur de la série 03 d'amendements au présent Règlement, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement peuvent continuer de délivrer à des fins nationales ou régionales des homologations et extensions d'homologation de type conformément à la phase 1 (voir le paragraphe 6.2.2 ci-dessus) ou à la précédente série d'amendements au présent Règlement.
- 11.4 Dispositions transitoires s'appliquant à la phase 3 (voir le paragraphe 6.2.2 ci-dessus)
- 11.4.1 À compter du 1^{er} juillet 2024 pour les types de véhicules autres que ceux des catégories N₂, N₃ et M₃ et à compter du 1^{er} juillet 2026 pour les types de véhicules des catégories N₂, N₃ et M₃, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne peuvent accorder d'homologation de type que si le type de véhicule à homologuer satisfait aux prescriptions de la phase 3 (voir le paragraphe 6.2.2 ci-dessus) du présent Règlement tel que modifié par la série 03 d'amendements.
- 11.4.2 Les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne peuvent refuser d'accorder des extensions d'homologation de type pour des types existants qui ont été homologués conformément à la phase 2 (voir le paragraphe 6.2.2 ci-dessus).
- 11.4.3 Jusqu'au 1^{er} juillet 2026 pour les types de véhicules autres que ceux des catégories N₂, N₃ et M₃ et à compter du 1^{er} juillet 2027 pour les types de véhicules des catégories N₂, N₃ et M₃, aucune Partie contractante appliquant le présent Règlement ne peut refuser une homologation nationale ou régionale pour un type de véhicule homologué conformément à la phase 2 (voir le paragraphe 6.2.2 ci-dessus).
- 11.4.4 À compter du 1^{er} juillet 2026 pour les types de véhicules autres que ceux des catégories N₂, N₃ et M₃ et à compter du 1^{er} juillet 2027 pour les types de véhicules des catégories N₂, N₃ et M₃, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne sont pas tenues d'accepter, aux fins d'une homologation nationale ou régionale, un type de véhicule homologué conformément à la phase 2 (voir le paragraphe 6.2.2 ci-dessus).
- 11.4.5 Même après la date d'entrée en vigueur de la série 03 d'amendements au présent Règlement, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement peuvent continuer de délivrer à des fins nationales ou régionales des homologations et extensions d'homologation de type conformément à la phase 1 ou à la phase 2 (voir le paragraphe 6.2.2 ci-dessus) ou à la précédente série d'amendements au présent Règlement.

- 11.5 Nonobstant les dispositions transitoires ci-dessus, les Parties contractantes pour lesquelles le présent Règlement entre en application après la date d'entrée en vigueur de la série d'amendements la plus récente ne sont pas tenues d'accepter les homologations qui ont été accordées conformément à l'une quelconque des séries précédentes d'amendements au présent Règlement.
- 11.6 Jusqu'au 30 juin 2019, les véhicules à chaîne de traction hybride sérielle équipés d'un moteur à combustion non couplé mécaniquement à la transmission sont dispensés des obligations du paragraphe 6.2.3 ci-dessus.
- 11.7 Jusqu'au 30 juin 2019, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement peuvent continuer d'accorder des homologations en utilisant des pistes d'essai conformes aux spécifications énoncées dans la précédente série d'amendements au présent Règlement, faute de satisfaire aux dispositions du paragraphe 2.1 de l'annexe 3 du présent Règlement.».

Annexe 1,

Addendum à la fiche de communication n° ..., paragraphe 1.1.3, modifier comme suit:

«**1.1.3** Puissance maximale nette nominale: ... kW à ... min⁻¹
ou puissance nominale continue maximale (moteur électrique) ... kW²».

Fiche de renseignements,

Note de bas de page 7, remplacer «à 100 %» par «à 90 %».

Ajouter un nouveau paragraphe, ainsi conçu:

«**3.2.1** Caractéristiques du moteur».

Le paragraphe 3.2.1.2.3 devient le paragraphe 3.2.1.2.1 et le paragraphe 3.2.1.8 devient le paragraphe 3.2.1.4.

Paragraphe 3.4.4.3, modifier comme suit:

«**3.4.4.3** Puissance maximale nette nominale: ... kW».

Annexe 3,

Nouveau paragraphe 1.2, remplacer «942 (1988) de la CEI» par «60942 (2003) de la CEI».

Paragraphe 2.2.1, tableau, remplacer, à deux reprises, «puissance nominale du moteur» par «puissance maximale nette nominale du moteur».

Paragraphe 3.1.1, deuxième alinéa, modifier comme suit:

«3.1.1 ...
Deux lignes, AA' et BB', parallèles à la ligne PP' et situées respectivement 10 m ± 0,05 m en avant et 10 m ± 0,05 m en arrière de la ligne PP', sont tracées sur la piste d'essai.
...».

Paragraphe 3.1.2.1, premier alinéa, modifier comme suit:

«**3.1.2.1** Véhicules des catégories M₁, M₂ dont la masse maximale techniquement admissible en charge est inférieure ou égale à 3 500 kg, et N₁
...».

Paragraphe 3.1.2.1.1, remplacer «paragraphe 3.2.1 de la présente annexe» par «paragraphe 2.2.1 de la présente annexe».

Paragraphe 3.1.2.1.2, deuxième alinéa, modifier comme suit:

«3.1.2.1.2 ...

Les calculs de l'accélération ne s'appliquent qu'aux véhicules des catégories M_1 et N_1 et M_2 dont la masse maximale techniquement admissible en charge est inférieure ou égale à 3 500 kg.

...».

Paragraphe 3.1.2.1.3, deuxième alinéa, modifier comme suit:

«3.1.2.1.3 ...

Le facteur de puissance partielle k_p (voir par. 3.1.3.1) sert à combiner par pondération les résultats de l'essai d'accélération et de l'essai à vitesse constante des véhicules des catégories M_1 et N_1 et M_2 dont la masse maximale techniquement admissible en charge est inférieure ou égale à 3 500 kg

...».

Paragraphe 3.1.2.2, modifier comme suit:

«3.1.2.2 **Véhicules des catégories M_2 dont la masse maximale techniquement admissible en charge est supérieure à 3 500 kg, M_3 , N_2 et N_3**

L'axe de déplacement du véhicule doit suivre la ligne CC' d'aussi près que possible pendant toute la durée de l'essai, c'est-à-dire entre le moment où le véhicule s'approche de la ligne AA' jusqu'à ce que l'arrière du véhicule franchisse la ligne BB'. Cet essai doit être effectué sans remorque ni semi-remorque. Dans le cas d'une remorque difficile à déteiler du véhicule tracteur, celle-ci ne doit pas être prise en considération pour le franchissement de la ligne BB'. Si le véhicule est équipé d'une machine telle qu'une bétonnière ou un compresseur, cette machine doit être arrêtée pendant l'essai. La masse du véhicule d'essai est déterminée conformément au tableau figurant au paragraphe 2.2.1.

Conditions recherchées pour les véhicules des catégories M_2 dont la masse maximale techniquement admissible en charge est supérieure à 3 500 kg et N_2 :

Lorsque le point de référence franchit la ligne BB', le régime moteur $n_{BB'}$ doit être compris entre 70 et 74 % du régime S, c'est-à-dire du régime auquel le moteur développe sa puissance maximale nette nominale, et la vitesse du véhicule doit être de 35 km/h \pm 5 km/h. Il convient de veiller à ce que l'accélération reste stable entre la ligne AA' et la ligne BB'.

Conditions recherchées pour les véhicules des catégories M_3 et N_3 :

Lorsque le point de référence franchit la ligne BB', le régime moteur $n_{BB'}$ doit être compris entre 85 et 89 % du régime S, c'est-à-dire du régime auquel le moteur développe sa puissance maximale nette nominale, et la vitesse du véhicule doit être de 35 km/h \pm 5 km/h. Il convient de veiller à ce que l'accélération reste stable entre la ligne AA' et la ligne BB'.».

Paragraphe 3.1.3.1, premier alinéa, modifier comme suit:

«**3.1.3.1 Véhicules des catégories M₁ et N₁ et M₂ dont la masse maximale techniquement admissible en charge est inférieure ou égale à 3 500 kg**
...».

Paragraphe 3.1.3.2, premier alinéa, modifier comme suit:

«**3.1.3.2 Véhicules des catégories M₂ dont la masse maximale techniquement admissible en charge est supérieure à 3 500 kg, M₃, N₂, et N₃**
...».

Paragraphe 3.2.5.3.2.1, modifier comme suit:

«3.2.5.3.2.1 Régime moteur recherché

Le régime recherché se définit comme suit:

- a) 75 % du régime **nominal** S pour les véhicules dont le régime moteur nominal $\leq 5\,000$ tr/min⁻¹;
- b) 3 750 tr/min⁻¹ pour les véhicules dont le régime moteur nominal $> 5\,000$ tr/min⁻¹ et $< 7\,500$ tr/min⁻¹;
- c) 50 % du régime **nominal** S pour les véhicules dont le régime moteur nominal $\geq 7\,500$ tr/min⁻¹.

Si le véhicule ne peut pas atteindre le régime indiqué ci-dessus, le régime recherché doit être de 5 % inférieur au régime maximal possible dans le cadre de l'essai à l'arrêt.».

Nouvelle annexe 4, paragraphes 1.3.5 et 1.3.6, modifier comme suit:

«1.3.5 Le régime du moteur doit être égal à 75 % du régime **moteur nominal** (S) auquel le moteur développe sa puissance maximale **nette nominale**.

1.3.6 La puissance indiquée par le dynamomètre doit être égale à 50 % de la puissance mesurée à pleins gaz à 75 % du régime moteur **nominal** maximum (S).».

Annexe 7,

Paragraphes 3.2.1 et 3.2.2, remplacer «dB» par «dB(A)».

Paragraphe 5.3, modifier comme suit:

«**5.3 Calcul de L_{ref} au moyen de la formule suivante:**

$$L_{ref} = L_{anchor_k} + Slope_k * (n_{ref_k} - n_{anchor_k}) / 1\,000$$

L_{ref} doit être inférieur ou égal à 76 dB(A).

Pour les véhicules équipés d'une boîte de vitesses manuelle à plus de 4 rapports en marche avant et d'un moteur développant une puissance maximale nette nominale supérieure à 140 kW (mesurée conformément au Règlement n° 85) et ayant un rapport puissance maximale/masse maximale supérieur à 75, L_{ref} doit être inférieur ou égal à 79 dB(A).

Pour les véhicules équipés d'une boîte de vitesses automatique à plus de 4 rapports en marche avant et d'un moteur développant une puissance maximale nette nominale supérieure à 140 kW (mesurée conformément au Règlement n° 85) et ayant un rapport puissance maximale/masse maximale supérieur à 75, L_{ref} doit être inférieur ou égal à 78 dB(A).».

Paragraphe 6.2 g), remplacer «dB» par «dB(A)».

Annexe IV

Amendements au document ECE/TRANS/WP.29/GRB/2014/6 adoptés

Paragraphe 1, modifier comme suit:

Sans objet en français.

Paragraphe 2.9.2, modifier comme suit:

«**2.9.2** **“Puissance maximale nette nominale” P_n , qui s’entend de la puissance du moteur exprimée en kW et mesurée conformément aux dispositions du Règlement n° 85; toutefois, si la puissance maximale nette nominale et le régime moteur nominal correspondant diffèrent seulement par suite d’une cartographie différente du moteur, ces véhicules peuvent être considérés comme appartenant au même type;».**

Ajouter un nouveau paragraphe, ainsi conçu:

«**3.2.4** **Fiche de renseignements conforme à l’appendice de l’annexe 1.**».

Paragraphe 3.3.4, modifier comme suit:

«**3.3.4** ~~Le cas échéant~~ **S’il y a lieu**, un moteur seul et des composants correspondant au minimum à la cylindrée et à la puissance **maximale nette nominale** du véhicule mentionné ci-dessus. Le moteur doit être équipé des moyens nécessaires à l’exécution des essais spécifiés au paragraphe 6.3.4.1 et/ou au paragraphe 6.4.3.».

Paragraphes 6.2.3, 6.2.3.1 et 6.2.3.2, modifier comme suit:

«**6.2.3** **Conformément aux prescriptions de l’annexe 3 de la série 03 d’amendements au Règlement n° 51, un dispositif silencieux d’échappement de remplacement ou les éléments d’un tel dispositif doivent satisfaire aux prescriptions applicables de l’annexe 7 de la série 03 d’amendements au Règlement n° 51. Pour les dispositifs silencieux d’échappement de remplacement destinés à des types de véhicules homologués en vertu de la précédente série d’amendements au Règlement n° 51, les prescriptions de l’annexe 7 de la série 03 d’amendements au Règlement n° 51 ainsi que les prescriptions des paragraphes 6.2.3.1 et 6.2.3.2 ci-dessous ne s’appliquent pas.**

6.2.3.1 **Lorsque le dispositif silencieux d’échappement de remplacement ou les éléments d’un tel dispositif sont du type à géométrie variable, dans la demande d’homologation, le fabricant doit présenter une déclaration conforme à l’appendice de l’annexe 7 de la série 03 d’amendements au Règlement n° 51, selon laquelle le type de dispositif silencieux d’échappement à homologuer est conforme aux prescriptions du paragraphe 6.2.3 du présent Règlement. L’autorité d’homologation peut exiger tout essai pertinent pour vérifier la conformité du type de dispositif silencieux d’échappement aux prescriptions supplémentaires relatives aux émissions sonores.**

6.2.3.2 **Lorsque le dispositif silencieux d’échappement de remplacement ou les éléments d’un tel dispositif ne sont pas du type à géométrie variable, il suffit dans la demande d’homologation que le fabricant présente une déclaration conforme à l’appendice de l’annexe 7 de la série 03**

d'amendements au Règlement n° 51 selon laquelle le type de dispositif silencieux d'échappement à homologuer est conforme aux prescriptions du paragraphe 6.2.3 du présent Règlement.».

Paragraphe 6.3.4.1 et 6.3.4.2, modifier comme suit:

«6.3.4.1 Méthode d'essai sur le moteur

Les mesures sont exécutées sur le moteur visé au paragraphe 3.3.4 ci-dessus, accouplé à un banc dynamométrique. Les gaz étant ouverts complètement, on règle le banc pour obtenir le régime de rotation **nominal S** correspondant à la puissance maximale **nette** nominale du moteur.

Pour la mesure de la contre-pression, la distance à laquelle la prise de pression doit être placée par rapport au collecteur d'échappement est indiquée à l'annexe 4 du présent Règlement.

6.3.4.2 Méthode d'essai sur le véhicule

Les mesures sont exécutées sur le véhicule visé au paragraphe 3.3.3 ci-dessus. L'essai est effectué soit sur route, soit sur un banc à rouleaux.

Les gaz étant ouverts complètement, le moteur est mis en charge de manière à ce que son régime **nominal S** corresponde à la puissance maximale **nette** nominale du moteur (~~régime S~~).

Pour la mesure de la contre-pression, la distance à laquelle la prise de pression doit être placée par rapport au collecteur d'échappement est indiquée à l'annexe 4 du présent Règlement.».

Paragraphe 6.4.1, modifier comme suit:

«6.4.1 Généralités

Des matériaux fibreux insonorisants peuvent être utilisés dans les dispositifs silencieux **d'échappement** ou dans les éléments de tels dispositifs à condition que:

- a) Les gaz d'échappement ne soient pas en contact avec les matériaux fibreux;
- b) Ou que le dispositif silencieux **d'échappement** ou ses éléments appartiennent à la même famille que des dispositifs ou éléments de dispositifs pour lesquels il a été démontré, lors de l'homologation de type conformément aux prescriptions du présent Règlement, qu'ils ne sont pas sujets à détérioration.

Si l'une des conditions ci-dessus n'est pas remplie, l'ensemble du dispositif silencieux **d'échappement** ou l'élément d'un tel dispositif est soumis à un conditionnement normalisé, exécuté avec l'une des trois installations et méthodes décrites ci-dessous.

Aux fins du point b) ci-dessus, des dispositifs silencieux d'échappement ou des éléments d'un tel dispositif sont considérés comme étant de la même famille de conception lorsque toutes les caractéristiques suivantes sont identiques:

- a) **L'existence d'un flux net de gaz d'échappement à travers le matériau fibreux absorbant lorsque ces gaz sont en contact avec ledit matériau;**
- b) **Le type de fibres;**
- c) **Le cas échéant, les spécifications du matériau liant;**

- d) Les dimensions moyennes des fibres;
- e) La densité minimale de garnissage du matériau en vrac en kg/m^3 ;
- f) La surface de contact maximale entre le flux de gaz et le matériau absorbant.».

Paragraphe 6.4.1.3.6, modifier comme suit:

«6.4.1.3.6 Le régime du moteur doit correspondre à 75 % du régime S auquel le moteur développe sa puissance maximale **nette nominale**.».

Paragraphe 6.4.1.3.7, modifier comme suit:

«6.4.1.3.7 La puissance indiquée par le dynamomètre doit correspondre à 50 % de la puissance maximale **nette nominale** mesurée à pleins gaz à 75 % du régime **nominal S**.».

Annexe 1,

Point 11, modifier comme suit:

«11. Puissance **maximale nette nominale du moteur** (kW ECE):».

Point 15, modifier comme suit:

«15. ~~Régime de p~~ Puissance maximale **nette nominale**:».

Points 17.1 et 17.2, modifier comme suit:

«17.1 Véhicule en marche: ... **dB(A)** vitesse stabilisée avant accélération à ... km/h

17.2 Véhicule à l'arrêt: ... dB(A) à ... min^{-1} ».

Appendice 1, supprimer le numéro d'ordre de l'appendice.

Appendice, point 1.6.3, modifier comme suit:

«**1.6.3** Puissance maximale **nette nominale (g)**: ... kW à ... min^{-1} ou puissance **nominale continue maximale (moteur électrique)**: ... kW ».

Appendice, point 3.2, supprimer «UE».

Annexe 6,

Paragraphe 1 g) v), modifier comme suit: «**Puissance maximale nette nominale**».

Paragraphe 2, supprimer «UE».

Annexe V

Amendements au document ECE/TRANS/WP.29/GRB/2014/7 adoptés

Annexe 6, nouvel appendice 5, paragraphe 1, premier alinéa, modifier comme suit:

- «1. **Enregistrer sous une forme discrète la dépendance “distance-temps” pour le corps en rotation soumis à une décélération d’une vitesse périphérique de 82 à 78 km/h ou de 62 à 58 km/h en fonction de la classe de pneumatiques (annexe 6, par. 3.2, tableau 1) (fig. 1):**

...».

Annexe 6, nouvel appendice 5, paragraphe 1, note 1, modifier comme suit:

- « **Note 1: La vitesse inférieure de la plage d’enregistrement peut être réduite de 80 à 60 km/h ou de 60 à 40 km/h, selon la vitesse d’essai.**».

Annexe VI

Projet de mandat du groupe de travail informel chargé d'élaborer, sous les auspices du GRB, un règlement sur les véhicules à moteur silencieux en vertu de l'Accord de 1958

A. Introduction

1. Conformément au paragraphe 100 du document ECE/TRANS/WP.29/1110, la présente proposition vise à établir le mandat d'un nouveau groupe de travail informel chargé d'élaborer un règlement sur les véhicules à moteur silencieux en vertu de l'Accord de 1958, parallèlement à l'élaboration d'un RTM sur ces mêmes véhicules.
2. Ce groupe informel a pour but de proposer un nouveau règlement prescrivant l'utilisation de signaux sonores afin d'assurer la sécurité des usagers de la route vulnérables.
3. Le nouveau groupe informel devra travailler en étroite collaboration avec le groupe de travail informel du RTM sur les véhicules à moteur silencieux.

B. Objectif du groupe de travail informel chargé d'élaborer un règlement sur les véhicules à moteur silencieux

4. Le domaine d'application et l'objectif du règlement se fondent sur le RTM sur les véhicules à moteur silencieux (ECE/TRANS/WP.29/AC.3/33, partie IV). Ce règlement portera initialement sur les véhicules électriques et électriques hybrides des catégories M et N. Son domaine d'application pourrait être étendu lors d'une deuxième phase.
5. Le groupe de travail informel chargé d'élaborer un règlement sur les véhicules à moteur silencieux a pour mission d'harmoniser les procédures d'essai visant à évaluer la conformité des dispositifs d'avertissement sonore et de leurs caractéristiques.
6. Le groupe informel tient compte des documents élaborés par le groupe de travail informel du RTM sur les véhicules à moteur silencieux.
7. Le groupe informel rend compte au GRB.

C. Règlement intérieur

8. Le groupe de travail informel chargé d'élaborer un règlement sur les véhicules à moteur silencieux est ouvert à tous les participants du GRB. Il est toutefois recommandé de limiter la participation de chaque pays ou organisation à deux experts techniques.
9. L'Allemagne assure la présidence du groupe, et la France et le Japon sa coprésidence. L'OICA en assure le secrétariat.
10. La langue de travail du groupe est l'anglais.
11. Tous les documents et propositions sont soumis au secrétariat du groupe de travail informel dans un format adapté, par voie électronique, au moins une semaine avant la session à laquelle ils doivent être examinés.

12. L'ordre du jour et les dernières versions des documents de travail sont diffusés à tous les membres du groupe de travail informel avant les réunions programmées.
13. Tous les documents du groupe de travail informel sont publiés sur une page spécifique du site Web de la CEE.

D. Calendrier

14. Le groupe de travail informel a pour but de présenter au GRB un document informel pour examen à sa soixante et unième session, en janvier 2015, puis de lui soumettre un document de travail pour examen à sa soixante-deuxième session, en septembre 2015.

Annexe VII

Groupes informels du GRB

<i>Groupe informel</i>	<i>Présidence et coprésidence</i>	<i>Secrétariat</i>	<i>Date d'expiration du mandat [sous réserve d'une décision du WP.29]</i>
RTM sur les véhicules à moteur silencieux	<p>M. Ezana Wondimneh (États-Unis d'Amérique) Tél.: +1 202 366 21 17 Courriel: Ezana.wondimneh@dot.gov</p> <p>M. Ichiro Sakamoto (Japon) Tél.:+81 422 41 66 18 Télécopie:+81 422 76 86 04 Courriel: i-saka@ntsel.go.jp</p>	<p>M. Nickolas Kakizis (Direction générale Entreprises et industrie, Commission européenne) Tél.:+32 2 298 87 32 Télécopie: +32 2 296 96 37 Courriel: nickolas.kakizis@ec.europa.eu</p>	Novembre 2015
Règlements n ^{os} 51 et 59	<p>M. Nickolas Kakizis (Direction générale Entreprises et industrie, Commission européenne) Tél.:+32 2 298 87 32 Télécopie: +32 2 296 96 37 Courriel: nickolas.kakizis@ec.europa.eu</p>	<p>M. Hans-Martin Gerhard (OICA) Tél.: +49 711 911 82 868 Télécopie: +49 711 911 82 006 Courriel: hans-martin.gerhard@porsche.de</p>	Février 2015
[Règlement sur les véhicules à moteur silencieux en vertu de l'Accord de 1958]	<p>M. Bernd Schüttler (Allemagne) Tél.: +49 228 99300 4372 Télécopie: +49 228 99300807 4372 Courriel: bernd.schuetler@bmvi.bund.de</p> <p>M. Louis-Ferdinand Pardo (France) Tél.: +33 1 69 80 17 66 Télécopie: +33 1 69 80 17 09 Courriel: louis-ferdinand.pardo@utaceram.com</p> <p>M. Ichiro Sakamoto (Japon) Tél.:+81 422 41 66 18 Télécopie:+81 422 76 86 04 Courriel: i-saka@ntsel.go.jp</p>	<p>M. Hanns-Peter Bietenbeck (OICA) Tél.: +49 221 903 24 09 Télécopie: +49 221 903 25 46 Courriel: hbietenb@ford.com</p>	[Septembre 2015]