



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.29/GRB/28
24 mars 1999

FRANÇAIS
Original : ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail de la construction des véhicules

Groupe de travail du bruit (GRB)

RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL DU BRUIT (GRB)
SUR SA TRENTIÈME SESSION

(22-25 février 1999)

1. Le Groupe de travail du bruit a tenu sa trentième session du 22 (après-midi) au 24 (matin seulement) février 1999, sous la présidence de M. Löffelholz (Allemagne). Y ont participé des experts des pays suivants : Allemagne, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, France, Hongrie, Italie, Pays-Bas, Pologne, République tchèque, Royaume-Uni, Slovaquie, Suède et Suisse. Des représentants de la Commission européenne (CE) ont aussi participé aux travaux. Des représentants du Japon y ont pris part en vertu du paragraphe 11 du mandat de la Commission. Ont également participé 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); Organisation technique européenne du pneu et de la jante (ETRTO).

2. Les documents distribués sans cote au cours de la session sont indiqués à l'annexe 1.

LIMITATION DU BRUIT DE ROULEMENT

a) Règlement No 30 (Pneumatiques)

Documents : TRANS/WP.29/GRB/R.140/Rev.1; TRANS/WP.29/GRB/R.144 et Add.1; TRANS/WP.29/GRB/1998/3; TRANS/WP.29/GRB/1998/8; documents informels Nos 1, 5, 6 et 9 selon l'annexe 1 du présent rapport.

3. Voir le paragraphe 4 ci-après.

b) Règlement No 54 (Pneumatiques pour véhicules utilitaires)

Documents : TRANS/WP.29/GRB/R.141/Rev.1; TRANS/WP.29/GRB/R.144 et Add.1; TRANS/WP.29/GRB/1998/3; TRANS/WP.29/GRB/1998/9; TRANS/WP.29/GRB/1999/2; documents informels Nos 1, 3, 5, 7 et 9 de l'annexe 1 du présent rapport.

4. L'expert de l'ETRTO a rappelé que son organisation était d'avis que la meilleure façon de traiter la question du bruit de roulement serait de créer un nouveau Règlement distinct plutôt que de modifier les Règlements existants Nos 30 et 54 (TRANS/WP.29/GRB/1998/3). Il a dit, en particulier, que, sans Règlement distinct, il serait difficile de montrer clairement si une prescription avait trait à des questions de sécurité ou de bruit et de distinguer les définitions concernant le bruit de celles qui touchent à la sécurité. Au contraire, dans le cadre d'un Règlement distinct, il serait possible de définir clairement un type, des dimensions et une gamme de pneumatiques pour ce qui est du bruit, et de préciser les procédures administratives relatives à la délivrance d'une homologation de type.

5. Les délégations sont convenues majoritairement d'établir un Règlement distinct sur la base de la proposition de l'ETRTO (TRANS/WP.29/GRB/R.144 et Add.1). Les experts de l'Allemagne, du Royaume-Uni et de la Suède ont dit qu'ils auraient préféré que l'on modifiât les Règlements Nos 30 et 54, mais ont accepté de suivre la majorité. L'expert de l'OICA a exprimé la préférence de son organisation pour une simplification des procédures administratives et l'élaboration de prescriptions harmonisées entre la CE et la CEE. Le GRB a finalement fait sienne la décision de la majorité d'établir un Règlement distinct sur la base de la proposition de l'ETRTO.

6. L'expert de l'ETRTO a présenté son document informel No 1, qui fait la synthèse des prescriptions contenues dans les documents TRANS/WP.29/GRB/R.144 et Add.1. Il a expliqué que d'autres amendements avaient été inclus afin que la méthode d'essai pour le niveau de bruit de roulement (Annexe 9 - Appendice 1 du document TRANS/WP.29/GRB/R.141/Rev.1) soit applicable aux pneumatiques homologués conformément aux Règlements Nos 30 et 54. Il a également dit que la teneur de sa proposition avait été alignée sur celle du projet correspondant de Directive de la CE.

7. À cet égard, l'expert de la Communauté européenne a informé le GRB que le Parlement européen avait achevé son examen en première lecture de la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant

la Directive 92/23/CEE du Conseil relative aux pneumatiques des véhicules à moteur et de leurs remorques ainsi qu'à leur montage, dont l'annexe 5 contient des prescriptions concernant les bruits de roulement, et que des progrès devraient être enregistrés lors des prochains débats du Conseil de l'UE.

8. Des renseignements supplémentaires ont été fournis par le Président, qui a déclaré que la présidence allemande de l'UE (premier semestre de 1999) avait l'intention, dans un deuxième temps, de parvenir à un accord sur les prescriptions techniques (par exemple, méthode d'essai et revêtement) et sur les limitations de bruit. Il a également dit qu'à son avis le GRB était l'instance appropriée pour parvenir à une harmonisation technique plus large, et qu'il désirait communiquer les résultats des travaux du GRB au Conseil de l'UE.

9. Pendant le débat qui a suivi, le GRB a examiné en détail et approuvé, en y apportant certaines modifications, le texte des annexes techniques concernant la méthode d'essai et le terrain d'essai (voir l'annexe 3 du présent rapport). Toutefois, il n'a pas été pris de décision définitive pour certaines prescriptions (par exemple les corrections de température et le procès-verbal d'essai). Le GRB a noté que le Président avait l'intention de communiquer les résultats obtenus au Conseil de l'UE en ce qui concerne la méthode et le terrain d'essai.

10. L'expert de la France a rappelé qu'à l'avenir de nouveaux types de pneumatiques pour véhicules utilitaires ayant une section transversale beaucoup plus large seraient commercialisés pour remplacer ceux qui sont prévus pour une monte en jumelé. Il a présenté une proposition visant à modifier la méthode d'essai pour mesurer le niveau du bruit de roulement, afin de permettre de monter différemment ces pneumatiques sur un véhicule d'essai (TRANS/WP.29/GRB/1999/2). Il a dit que cette modification éviterait le risque de dépasser la masse maximale admissible sur l'essieu avant, ainsi que les difficultés causées par le montage de pneumatiques très larges sur cet essieu, qui se traduisent par un fort accroissement du rayon de braquage et une manoeuvrabilité médiocre du véhicule.

11. Se référant à la proposition de l'expert de la France au sujet des pneumatiques à section large (voir par. 10), l'expert du Japon a suggéré de supprimer la référence à l'indice de capacité de charge et d'envisager une réduction, estimée à 3 dB(A), du niveau sonore mesuré afin d'éliminer l'influence des pneumatiques montés sur l'essieu avant (document informel No 3). Il a dit que des recherches sur cette question étaient en cours et que les résultats pertinents seraient présentés au GRB dès que possible. En l'absence d'une expérience suffisante touchant les pneumatiques à section large, le GRB a décidé de ne pas inclure les spécifications proposées dans le premier stade du projet de règlement et de reporter l'examen de cette question aux prochaines sessions. Il a été demandé au secrétariat d'établir un document officiel, sur la base de la proposition japonaise.

12. L'expert des Pays-Bas a présenté le document informel No 9, relatif aux limites de bruit de roulement qui avaient été proposées dans le projet de Directive de la CE. Il a dit que seul un faible pourcentage des pneumatiques actuellement disponibles sur le marché ne respecterait pas les valeurs limites proposées. En ce qui concerne, en particulier, la proposition de tenir compte de l'imprécision des instruments en réduisant de 1 dB(A) le résultat des

mesures et en l'arrondissant au nombre entier inférieur, il a dit qu'une telle mesure n'aurait d'autre résultat qu'une augmentation de facto des valeurs limites. Il a donc indiqué qu'une plus grande rigueur dans le système de valeurs limites et de la procédure d'évaluation serait nécessaire et a suggéré que le GRB n'adhère pas à la proposition de la CE.

13. L'expert des États-Unis d'Amérique a appuyé la suggestion faite par l'expert des Pays-Bas et proposé de ne pas autoriser à arrondir les résultats des mesures. L'expert de l'ETRTO a fait observer que le Règlement No 51 autorisait à réduire et arrondir les résultats des mesures du bruit, et qu'il conviendrait d'utiliser la même procédure pour la mesure du bruit de roulement.

14. Le Président a rappelé au GRB que les limites de bruit représentent une question politique qui serait examinée et réglée par le Parlement européen. Il a donc proposé de ne prendre aucune décision en ce qui concerne les prescriptions relatives aux limites de bruit et aux corrections des résultats des essais et d'attendre la décision de l'UE.

15. Pour ce qui est des caractéristiques du revêtement, l'expert de l'ISO a fait un exposé sur une enquête effectuée sur 14 terrains différents. Il a dit que l'on avait constaté des valeurs différentes du coefficient d'absorption et que l'entretien de la surface était important pour en conserver intactes les qualités en matière de bruit.

16. L'expert des Pays-Bas a demandé à l'ISO de réviser les spécifications concernant le revêtement (ISO:10844:1994), afin de réduire les écarts entre les pistes d'essai, et d'étudier la possibilité de définir un nouveau revêtement plus représentatif.

17. Le GRB a également examiné en première lecture la proposition de l'ETRTO (document informel No 1) concernant le domaine d'application, les définitions, les prescriptions et les dispositions administratives du nouveau projet de règlement sur le bruit de roulement. À cet égard, l'expert du Royaume-Uni a proposé (document informel No 5) quelques modifications concernant la définition du type et les principes d'homologation. Les modifications adoptées ont été incorporées à l'annexe 3 du présent rapport.

18. Les documents informels Nos 6 et 7, établis par l'expert de l'Allemagne, ont été retirés, étant donné qu'ils avaient été rédigés en référence aux Règlements Nos 30 et 54, au cas où le GRB aurait décidé de les modifier, au lieu de créer un Règlement distinct.

19. Le GRB a décidé de reprendre l'examen de la question du bruit de roulement lors de sa prochaine session, et a demandé au secrétariat d'établir un document de travail récapitulatif regroupant les textes des annexes 3 et 4 du document informel No 1, tel que modifié durant la session.

AMENDEMENTS AU RÈGLEMENT No 51 (Bruit des véhicules des catégories M et N.

Documents : Documents informels Nos 4, 11 et 13 selon l'annexe 1 du présent rapport.

20. Le document informel No 11 concernant la mise au point d'un cycle de conduite urbain à utiliser pour la mesure du bruit a été présenté par l'expert de l'ISO. Il a rappelé que, dans le cadre du SC1/TC 41, un Groupe de travail (WG 42) avait été créé pour réviser la procédure d'essai ISO 362. Il a indiqué que l'ISO examinerait les renseignements fournis par l'Europe et le Japon, que le travail était en cours et que l'objectif était de disposer d'un cycle d'essai représentatif des conditions réelles de conduite et de tous les véhicules, indépendamment de la conception des véhicules. Il prévoyait qu'un projet de proposition serait prêt pour la période 2001-2003.

21. Au cours de cet exposé, l'expert de l'ISO a fait observer que la procédure d'essai actuelle, sur la base de la norme ISO 362, reproduisait des conditions de conduite plus agressives que celles que l'on observe en réalité, et que, dans la conduite réelle en milieu urbain, les accélérations varient en fonction de la fluidité du trafic et du comportement des conducteurs. Il a ajouté que l'on avait constaté, partout dans le monde, des taux d'accélération très similaires. En terminant son exposé, il a invité toutes les délégations à fournir d'éventuelles observations au WG 42.

22. L'expert de l'Italie a passé en revue les progrès accomplis au cours des dix dernières années en matière de limitation du bruit. Il a noté que, bien que les limites d'homologation de type aient été réduites de 8 dB(A), le niveau sonore de la circulation n'avait enregistré qu'une diminution moyenne de 1 dB(A). Il a donc estimé qu'un essai de conduite en milieu urbain devrait mieux reproduire les conditions de conduite réelles.

23. Pour l'expert des États-Unis d'Amérique, il faudrait que le nouveau cycle d'essai évalue mieux les incidences du bruit de la circulation sur les collectivités, et que le GRB s'efforce d'améliorer la qualité de vie de la population. Il a ajouté que les résultats des études effectuées sur des animaux, des êtres humains et même des plantes avaient montré les effets négatifs pour la santé du niveau croissant du bruit, exprimé en termes de Leq (24) (moyenne sur 24 heures du niveau équivalent de bruit). Il a également fait observer que, malgré l'imposition par le Règlement No 51 de limites strictes de bruit, la réduction du niveau de bruit moyen produit par la circulation n'était pas satisfaisante. Il a conclu en disant que toute nouvelle procédure d'essai devrait également tenir compte de la "conduite agressive" et prendre pour base les conditions les plus défavorables.

24. L'expert de la Suède a recommandé de ne pas abandonner les "critères d'essai dans les pires conditions" et de mettre au point un cycle d'essai qui soit, autant que possible, similaire aux conditions de conduite réelles et empêcher l'escamotage partiel ou complet des essais.

25. L'expert des Pays-Bas a dit que le bruit de roulement augmentait durant l'essai en roue libre. L'expert du Royaume-Uni a rappelé les bons résultats obtenus grâce aux Règlements sur le bruit pour réduire ses effets dans certaines zones. Il espérait qu'un nouveau mode opératoire permettrait également d'évaluer correctement les perturbations subies par les collectivités.

26. L'expert de l'OICA a rappelé au GRB que le mode opératoire prenant pour base la norme ISO 362 fonctionnait très bien depuis de nombreuses années et qu'il avait contribué à réduire les émissions sonores des voitures particulières et des véhicules utilitaires. Il a ajouté qu'avec la procédure actuelle il serait difficile d'obtenir d'autres réductions des limites et que de nouvelles limites de bruit ne devraient être convenues qu'après la mise en place du nouveau mode opératoire. Il a enfin annoncé que l'Association des constructeurs européens d'automobiles (ACEA) étudiait également un nouveau mode opératoire, et que les premiers résultats seraient présentés lors de la prochaine réunion du WG 42 de l'ISO prévue pour septembre 1999.

27. L'expert du Japon a rappelé l'étude des méthodes d'essai du bruit de passage incorporant des conditions de conduite en ville, qui avait été présentée lors des précédentes sessions du GRB, et il en a indiqué les résultats actualisés (document informel No 4). Il a dit que des études avaient été axées sur la conduite réelle de véhicules munis de transmissions à variation continue, et sur les mesures faisant intervenir les modes opératoires de la norme ISO 362, du TÜV et du mode urbain japonais, ce qui a permis d'obtenir les résultats ci-après :

- i) le mode opératoire du mode urbain japonais est également applicable aux véhicules munis d'une transmission à variation continue;
- ii) les modes opératoires conformes à la norme ISO 362 s'écartent considérablement des conditions réelles de conduite en ville, étant donné que la vitesse du moteur et le niveau de pression acoustique sont supérieurs à ceux enregistrés dans la circulation au Japon, et reproduits dans le mode opératoire des essais en ville;
- iii) par rapport à la norme ISO 362, le mode opératoire du TÜV ne reproduit pas de façon satisfaisante les conditions réelles de conduite en ville;
- iv) les mesures de bruit effectuées selon une procédure TÜV améliorée proposée par le Japon, sur la base d'accélération moins agressives ont indiqué des régimes moteur et des niveaux de pression acoustique proches de ceux obtenus par la procédure d'essai japonaise de conduite en ville.

Le GRB a remercié l'expert du Japon de son exposé. On a reconnu que les résultats de la procédure d'essai sur le bruit étaient affectés par les taux d'accélération des véhicules et, par conséquent, par la vitesse de sortie différente, qui peut varier d'environ 50 %.

28. L'expert de l'Allemagne a présenté des résultats supplémentaires d'études en cours sur l'amélioration de la méthode de mesure du bruit pour les véhicules à moteur (document informel No 13). Il a dit qu'une comparaison avait été faite entre les modes opératoires de la méthode de mesure actuelle et la réalité, afin de mettre au point deux modes opératoires distincts pour les voitures particulières et pour les véhicules utilitaires. Cette étude

avait montré l'influence du rapport poids/puissance sur les valeurs d'accélération et sur la vitesse finale, et que la gamme de vitesses était représentative des conditions réelles, au moins pour la vitesse d'entrée, alors qu'en ce qui concerne la vitesse finale, une bonne corrélation n'avait été obtenue que pour les véhicules essayés sur le troisième rapport de transmission. S'agissant des taux d'accélération, il a dit que, dans certains cas, les valeurs obtenues étaient supérieures à celles qui avaient été enregistrées dans des conditions de conduite réelles, avec un style de conduite agressif. Il a ajouté que le régime moteur final normalisé était très inférieur aux valeurs de pointe enregistrées dans des conditions de circulation réelles. Il a conclu son exposé en montrant la différence entre le niveau sonore mesuré dans des conditions de conduite réelles et au cours d'essais.

29. Le GRB a décidé de poursuivre l'examen de cette question lors de sa prochaine session et il a demandé à l'expert de l'Allemagne de présenter la version définitive de son rapport.

AMENDEMENTS AU RÈGLEMENT No 59 (Silencieux d'échappement de remplacement)

Document : TRANS/WP.29/GRB/1998/10.

30. L'expert de la Pologne a rappelé sa proposition visant à mentionner, au paragraphe 1 du Règlement, le Règlement No 103 (TRANS/WP.29/1998/10). Il a dit que la proposition susmentionnée assurerait qu'au cas où les silencieux d'échappement de remplacement seraient également munis d'un convertisseur catalytique, ce dernier serait homologué conformément au Règlement No 103.

31. Afin de rendre sa proposition plus claire, l'expert de la Pologne a proposé que la note de bas de page 1/ du paragraphe 1 du Règlement soit libellée comme suit :

"1/ Si un tel dispositif silencieux d'échappement de remplacement comporte un ou plusieurs convertisseurs catalytiques, ce(s) dernier(s) devra (devront) faire l'objet d'une homologation de type en vertu du Règlement No 103 uniquement."

32. Les experts n'ayant pu se mettre d'accord au sujet de la proposition susmentionnée, le GRB a décidé de poursuivre l'examen de cette question lors de sa prochaine session.

AMENDEMENTS AU RÈGLEMENT No 63 (Bruit des cyclomoteurs)

Document : TRANS/WP.29/GRB/1998/11.

33. Le secrétariat a informé les participants qu'une section de la proposition du Bélarus (TRANS/WP.29/1998/11) avait été adoptée par le GRB (TRANS/WP.29/GRB/27, par. 30 et 31) mais qu'il avait été prié de demander aux experts du Bélarus de fournir au GRB des explications plus détaillées au sujet du reste de cette proposition. À cet égard, le secrétariat a informé le GRB qu'à ce jour le Bélarus n'avait pas fourni d'autres informations.

34. Le GRB a décidé de reporter à sa prochaine session la décision finale au sujet de cette question, et il a réitéré sa demande au secrétariat de prier de nouveau les experts du Bélarus de fournir au GRB des explications plus détaillées au sujet des sections de la proposition qui ne sont pas claires.

AMENDEMENTS AU RÈGLEMENT No 41 (Bruit des motocycles)

Documents : TRANS/WP.29/GRB/1998/14; document informel No 10 selon l'annexe 1 du présent rapport.

35. L'expert de l'IMMA a fait un exposé détaillé sur le document TRANS/WP.29/GRB/1998/14 proposant d'aligner le Règlement No 41 sur la Directive correspondante 97/24/EC de la CE. Il a souligné les observations reçues de l'expert du Royaume-Uni, lequel suggère que quelques amendements soient apportés à la proposition initiale.

36. Il a également proposé un texte révisé des dispositions transitoires (voir le document informel No 10) tenant compte de l'entrée en vigueur de la proposition d'amendement au Règlement No 41, prévue après la date initialement proposée du 17 juin 1999, correspondant à la Directive 97/24/EC de la CE.

37. Pour ce qui est des dispositions transitoires, l'expert de l'IMMA a noté qu'il convenait également de rectifier les prescriptions pertinentes contenues dans les derniers amendements au Règlement No 9 (TRANS/WP.29/611) et au Règlement No 63 (TRANS/WP.29/629), étant donné que, dans les deux cas, la date du 17 juin 1999 devrait se lire 17 juin 2003.

38. Le GRB a adopté la proposition de l'IMMA en y apportant quelques modifications (voir l'annexe 2 du présent rapport), concernant principalement les dispositions transitoires. Il a prié le secrétariat de transmettre la proposition adoptée au Groupe de travail et au Comité d'administration AC.1 pour examen par celui-ci lors de sa douzième session (juin 1999). Il a également été demandé au secrétariat de présenter une proposition de rectificatif des Règlements Nos 9 et 63, afin de rectifier les dispositions transitoires (voir le paragraphe 37 ci-dessus).

ÉCHANGE DE RENSEIGNEMENTS SUR LES PRESCRIPTIONS NATIONALES ET INTERNATIONALES EN MATIÈRE DE NIVEAUX SONORES

Document : Document informel No 8 selon l'annexe 1 du présent rapport.

39. L'expert de la Fédération de Russie a informé le GRB des normes de bruit appliquées dans son pays (document informel No 8). Il a dit qu'une procédure de mesurage du bruit à l'intérieur des véhicules avait été établie (GOST 27435 "Mesurage du bruit à l'intérieur des véhicules à moteur") sur la base des prescriptions de la norme ISO No 5128 et de l'annexe 8 de la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3.) et que des limites de bruit avaient été fixées pour chaque catégorie de véhicules. Il a également mentionné la norme GOST 50574, concernant le bruit émis par des dispositifs spéciaux d'alarme sonore, et un projet de norme sur l'inspection acoustique pendant la marche du véhicule, sur la base d'une méthode de mesurage du niveau sonore à une distance de 0,5 m de la sortie du tuyau d'échappement.

40. L'expert des États-Unis d'Amérique a été d'avis que les valeurs limites du bruit intérieur présentées par l'expert de la Fédération de Russie étaient excessivement élevées et il a demandé qu'elles soient abaissées.

QUESTIONS DIVERSES

a) Modélisation du bruit de la circulation

Document : Document informel No 12 selon l'annexe 1 du présent rapport.

41. L'expert de l'ISO a informé le GRB que la Federal Highway Administration (FHWA) était en train de mettre au point un modèle du bruit de la circulation (FHWA TNM). Il a dit que ce modèle, comparé aux versions précédentes, aurait des capacités accrues et serait doté d'algorithmes acoustiques scientifiquement fondés qui permettraient de modéliser la circulation à écoulement constant et interrompu, l'atténuation du bruit au-dessus et au travers des rangées de bâtiments et de la végétation, les diffractions multiples, l'analyse des obstacles parallèles, et celle des contours. Il a également fourni des informations sur la précision du modèle susmentionné et sur sa distribution, sur la formation et l'introduction progressive du modèle de bruit du trafic.

b) Bruit engendré par le déploiement du coussin gonflable

Document : Document informel No 2 selon l'annexe 1 du présent rapport.

42. L'expert de la Suisse a informé le GRB des résultats de certaines recherches concernant les dommages subis par l'ouïe en raison du déploiement du coussin gonflable (document informel No 2). Il a dit qu'il convenait de prendre des mesures pour réduire le risque de tels dommages et pour mettre au point de nouveaux systèmes de coussins gonflables qui seraient moins nocifs pour l'ouïe humaine.

43. L'expert de l'ISO a déclaré que cette question était étudiée par un groupe spécialisé (ISO TC 22 SC10/WG3), et que l'on disposerait de plus d'informations dès qu'un rapport technique aurait été publié. Il a ajouté que les experts devraient notamment étudier, parmi d'autres sujets, la question de la pression acoustique supplémentaire causée par le déploiement simultané de plusieurs coussins gonflables.

44. Le Président s'est engagé à informer l'AC.2 et le WP.29 sur cette question, afin de savoir si ce serait le GRB ou le GRSP qui devrait se charger de l'étudier.

ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SESSION

45. L'ordre du jour ci-après a été adopté pour la trente et unième session, qui devrait se tenir à Genève, les 16 (9 h 30) et 17 (17 h 30) septembre 1999 ¹ :

1. Mesure du bruit de roulement
2. Amendements au Règlement No 51 (Bruit des véhicules des catégories M et N)

3. Amendement au Règlement No 59 (Dispositifs silencieux d'échappement de remplacement)
4. Amendements au Règlement No 63 (Bruit des cyclomoteurs)
5. Échange de renseignements sur les prescriptions nationales et internationales en matière de niveaux sonores ²
6. Questions diverses
 - 6.1 Modélisation du bruit de la circulation.

1. Dans un souci d'économie, tous les documents officiels distribués avant la session par courrier ne seront pas disponibles en salle. Les représentants sont priés de bien vouloir se munir de leur exemplaire des documents.

2. Les délégations sont invitées à présenter des communications concises sur l'évolution récente de leurs prescriptions nationales (le cas échéant) et, si nécessaire, à les compléter oralement.

Annexe 1

LISTE DES DOCUMENTS INFORMELS DISTRIBUÉS SANS COTE
PENDANT LA SESSION

No	Auteur	Point de l'ordre du jour	Langue	Titre
1.	ETRTO	1.1 1.2	A	Proposal for a Draft Regulation: Uniform Provisions Concerning the Approval of Tyres With Regard to Rolling Sound Emissions
2.	Suisse	2.	A	Hearing Damage Caused by Airbags
3.	Japon	1.2	A	Proposal for Additional Draft Amendment to Regulation No. 54 in Relation to Provisions Limiting the Noise Generated by Rolling Tyres - (Document TRANS/WP.29/GRB/1999/2)
4.	Japon	2.	A	Study on Pass-by Noise Testing Methods Incorporating Urban Driving Conditions
5.	Royaume-Uni	1.1 1.2	A	UK Proposals for an Alternative Approach to "Type" and Approval Principles
6.	Allemagne	1.1	A	Proposal for Draft Amendments to Regulation No. 30 (Addendum 1 to document TRANS/WP.29/GRB/R.140/Rev.1)
7.	Allemagne	1.2	A	Proposal for Draft Amendments to Regulation No. 54 (Addendum 1 to document TRANS/WP.29/GRB/R.141/Rev.1)
8.	Fédération de Russie	6.	A	Information on the Standards on Noise Applied in the Russian Federation
9.	Pays-Bas	1.1 1.2	A	Advice Concerning the Dutch Position with Respect to the "Danish Comments on the Amendment of Directive 92/23/EEC"
10.	IMMA	5.	A	Proposal for Draft 03 Series of Amendments to Regulation No. 41
11.	ISO	2.	A	Urban Driving Cycle
12.	ISO	7.1	A	Federal Highway Administration Traffic Noise Model Update
13.	Allemagne	2.	A	Proposal for a Concept for an Improved Noise Measurement Method for Powered Vehicles

Annexe 2

AMENDEMENTS À LA PROPOSITION DE PROJET DE SÉRIE 03 D'AMENDEMENTS
AU RÈGLEMENT No 41, ADOPTÉS PAR LE GRB
(document TRANS/WP.29/GRB/1998/14)

Paragraphe 2.4, modifier comme suit :

"2.4 'dispositifs d'échappement ou silencieux de différents types'
des dispositifs..."

Remplacer les mots : "Ajouter les nouveaux paragraphes 4.1.4 et 4.1.5,
libellés comme suit" par :

"Paragraphes 4.1.4 et 4.1.5, modifier comme suit" :

Paragraphe 5.4.1, modifier comme suit :

"2/ 1 pour l'Allemagne, ..., 27 pour la Slovaquie, 28 pour le Bélarus, 29 pour l'Estonie, 30 (libre), 31 pour la Bosnie-Herzégovine, 32 à 36 (libres), 37 pour la Turquie, 38 et 39 (libres), 40 pour l'ex-République yougoslave de Macédoine, 41 (libre), 42 pour la Communauté européenne (les homologations sont délivrées par ses États membres qui utilisent leurs symboles respectifs de la CEE) et 43 pour le Japon. Les chiffres suivants seront attribués aux autres pays selon l'ordre chronologique de leur ratification de l'Accord concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions, et les chiffres ainsi attribués seront communiqués par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies aux Parties contractantes à l'Accord."

Paragraphe 12, modifier comme suit :

"12. DISPOSITIONS TRANSITOIRES

- 12.1 À compter de la date officielle d'entrée en vigueur de la série 03 d'amendements, aucune Partie contractante qui applique le présent Règlement ne pourra refuser de délivrer une homologation de la Commission économique pour l'Europe conformément au présent Règlement modifié par la série 03 d'amendements.
- 12.2 À compter de la date d'entrée en vigueur de la série 03 d'amendements, les Parties contractantes qui appliquent le présent Règlement ne doivent délivrer des homologations de la Commission économique pour l'Europe que si le type de motocycle à homologuer satisfait aux prescriptions du présent Règlement modifié par la série 03 d'amendements.
- 12.3 Les Parties contractantes qui appliquent le présent Règlement ne peuvent refuser de délivrer des extensions d'homologation conformément aux précédentes séries d'amendements au présent Règlement.

- 12.4 Les Parties contractantes qui appliquent le présent Règlement doivent continuer de délivrer des homologations aux types de motocycles qui satisfont aux prescriptions du présent Règlement modifié par les séries d'amendements antérieures, jusqu'à l'entrée en vigueur de la série 03 d'amendements.
- 12.5 Les homologations de la Commission économique pour l'Europe délivrées conformément au présent Règlement avant l'entrée en vigueur de la série 03 d'amendements et toutes les extensions desdites homologations, y compris celles qui concernent une série antérieure d'amendements au présent Règlement délivrées ultérieurement, restent valables indéfiniment. Lorsque le type de motocycle homologué conformément aux séries d'amendements antérieures satisfait aux prescriptions du présent Règlement, modifié par la série 03 d'amendements, la Partie contractante qui a délivré l'homologation en notifie les autres Parties contractantes qui appliquent le présent Règlement.
- 12.6 Aucune Partie contractante qui applique le présent Règlement ne peut refuser une homologation nationale à un type de motocycle homologué conformément à la série 03 d'amendements au présent Règlement ou qui satisfait à ses prescriptions.
- 12.7 À compter du 17 juin 2003, les Parties contractantes qui appliquent le présent Règlement pourront refuser une première immatriculation nationale (première mise en circulation) à un motocycle qui ne satisfait pas aux prescriptions de la série 03 d'amendements au présent Règlement."

Annexe 3, appendice,

À la figure 2 concernant les mesures à prendre pour chaque sortie des gaz d'échappement, la distance pertinente devrait se lire "> 0,3 m" au lieu de " \leq 0,3".

Annexe 4,

Paragraphe 4.2, modifier comme suit :

"..... ISO 10534:1994 'Acoustique...'"

Annexe 3

PROPOSITION DE NOUVEAU PROJET DE RÈGLEMENT : PRESCRIPTIONS UNIFORMES
RELATIVES À L'HOMOLOGATION DES PNEUMATIQUES EN CE QUI CONCERNE
LE BRUIT DE ROULEMENT, ADOPTÉE PAR LE GRB
(Amendements apportés au texte du document informel No 1
qui était la synthèse des documents TRANS/WP.29/GRB/R.144 et Add.1)

(Ces trois documents n'ayant été publiés qu'en anglais il n'y a pas lieu
de traduire ces amendements en français)
