NATIONS
UNIES

E

Conseil Économique
et Social

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.29/GRB/30
25 mai 2000

FRANÇAIS
Original : ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Forum mondial pour l'harmonisation des Règlements sur les véhicules (WP.29)

Groupe de travail du bruit (GRB)

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

(22-25 février 2000)

1. Le Groupe de travail du bruit a tenu sa trente-deuxième session du 22 au 24 février 2000, 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, Norvège, Pays-Bas, Pologne, République tchèque, Royaume-Uni, Slovaquie 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.

GE.00-21849 (F)

LIMITATION DU BRUIT DE ROULEMENT

Documents : TRANS/WP.29/GRB/1999/3; TRANS/WP.29/GRB/1999/5/Rev.1; TRANS/WP.29/GRB/1999/7; TRANS/WP.29/GRB/1999/9; TRANS/WP.29/GRB/2000/2; documents Nos 1 et 5 selon l'annexe 1 du présent rapport.

3. L'expert de la Commission européenne a informé le GRB des résultats d'un débat tenu dans le cadre du Conseil de l'Union européenne au cours duquel une proposition de directive de la CE était examinée. Il a indiqué qu'à la fin de 1999, le Groupe de travail des questions économiques du Conseil de l'Union européenne avait approuvé, avec quelques modifications, une proposition de directive modifiant la Directive 92/23/CEE du Conseil et y incorporant des prescriptions relatives à l'homologation des pneumatiques en ce qui concerne le bruit de roulement. Il a ajouté qu'une position commune devrait être adoptée par le Conseil des ministres de l'UE et que le Parlement européen donnerait ensuite son avis sur l'examen de la proposition en deuxième lecture.

4. Il a cité quelques-uns des points sur lesquels un accord avait été trouvé (par exemple la définition du type de pneumatique) et a informé le GRB que les fabricants de pneus seraient autorisés à effectuer les essais d'homologation de type dans leurs propres installations jusqu'au 31 décembre 2005. Il a conclu son introduction en invitant le GRB à approuver la décision prise par la CE de façon à assurer une équivalence entre le projet de directive et la proposition de projet de règlement.

5. L'expert du Royaume-Uni a présenté un texte (document informel No 5) contenant tous les amendements nécessaires pour harmoniser le document TRANS/WP.29/GRB/1999/5/Rev.1 et le texte du projet de directive de la CE. Il a précisé que le texte ci-dessus remplaçait également sa proposition contenue dans le document TRANS/WP.29/GRB/2000/2 qui était par conséquent retiré de l'examen.

6. Le GRB a décidé d'étudier en profondeur la proposition de l'expert du Royaume-Uni. Au cours du débat qui a suivi, de nombreux amendements ont été proposés, y compris des dispositions transitoires et certains d'entre eux ont été adoptés (voir annexe 2 du présent rapport).

7. L'expert des États-Unis d'Amérique a rappelé qu'une harmonisation mondiale des règlements sur les pneumatiques était nécessaire et a invité le Groupe à étudier les amendements éventuels à la proposition afin de la rendre applicable aux pays dotés d'un système d'autocertification. Selon lui, une telle proposition devrait être étudiée dans le cadre de l'Accord mondial de 1998. Il a aussi demandé à l'expert de l'ETRTO de faire rapport au GRB lors de ses prochaines sessions sur l'état des recherches et des techniques concernant les pneumatiques à bruit de roulement réduit.

8. Le GRB n'est pas parvenu à un accord sur le marquage des pneumatiques désignés sous le nom de "pneus de secours d'usage temporaire". L'expert de l'ETRTO a été prié de proposer une solution appropriée à ce sujet lors de la prochaine session du Groupe de travail en matière de roulement et de freinage (GRRF).

9. Le GRB a également examiné quelques modifications d'ordre rédactionnel relatives aux prescriptions techniques concernant la méthode d'essai dont le libellé avait été approuvé lors des précédentes sessions (TRANS/WP.29/GRB/1999/3). Pour faire en sorte que la proposition reste harmonisée avec le projet de directive, les amendements contenus dans l'annexe 3 du présent rapport ont été approuvés.

10. L'expert du Japon a présenté son document informel No 1 en expliquant que certains essais avaient été effectués dans son pays sur des pneumatiques à section large afin de comparer la méthode de mesure du bruit proposée par la France (TRANS/WP.29/GRB/1999/2) et celle du Japon (TRANS/WP.29/GRB/1999/9). Il a conclu que les résultats avaient montré la validité et la simplicité de la méthode d'essai proposée par la France et que le Japon l'aurait appuyée. Le document TRANS/WP.29/GRB/1999/9 a donc été retiré de l'examen.

11. La variante de la proposition présentée par l'expert de l'ETRTO (TRANS/WP.29/GRB/1999/7), concernant les renseignements à faire figurer sur le procès-verbal d'essai, a également été examinée. Le GRB a décidé de ne pas modifier la proposition initiale mais d'étudier à nouveau la proposition de l'ETRTO à sa prochaine session.

12. En conclusion de l'examen de cette question, le GRB a décidé de revenir sur celle de la limitation du bruit de roulement à sa prochaine session et a prié le secrétariat d'élaborer un texte récapitulatif incorporant les documents TRANS/WP.29/GRB/1999/5/Rev.1 et TRANS/WP.29/GRB/1999/3, tels qu'ils ont été modifiés au cours de la session (voir annexes 2 et 3 du présent rapport).

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

Documents : Documents informels Nos 2, 3a, 3b, 4, 6 et 9 selon l'annexe 1 du présent rapport.

13. L'expert de l'Allemagne a présenté les résultats d'une étude sur l'amélioration de la méthode de mesure du bruit pour les motocycles (document informel No 6). Il a précisé que ce rapport contenait une description détaillée des modes de conduite et de fonctionnement des véhicules examinés dans des conditions réelles et que les composants bruit de roulement et bruit de moteur/transmission avaient été définis. Une comparaison avait en outre été établie entre les modes de fonctionnement dans la méthode de mesure actuelle et dans la réalité en vue de mettre au point deux méthodes d'essai distinctes pour les voitures particulières et pour les véhicules utilitaires.

14. En ce qui concerne les voitures particulières, l'expert de l'Allemagne a dit qu'il ressortait de cette étude que les principales variables pour définir des conditions de conduite représentatives de conditions de conduite réelles étaient le rapport puissance-masse, l'accélération du véhicule et sa vitesse finale. Sur la base de ces variables, l'état de fonctionnement d'un véhicule devrait être défini par une accélération prise comme objectif, à définir d'après le rapport poids-masse et par une limite à la vitesse normalisée du moteur à la fin de la zone d'essai. Le rapport de vitesse approprié devrait donc être choisi de manière à atteindre l'accélération visée. En ce qui concerne les véhicules utilitaires, la nouvelle méthode de mesure devrait nécessiter un régime moteur normalisé de 85 % de la vitesse nominale et une accélération comprise entre 1 et 1,5 m/s2 et le rapport de la boîte de vitesse devrait être choisi de façon à atteindre le régime moteur normalisé.

15. L'expert de l'OICA a présenté une proposition concernant une nouvelle méthode de mesure du bruit (document informel No 4), qui avait été mise au point par l'Association des constructeurs européens d'automobiles (ACEA) sur la base d'un régime de conduite réel ayant pour but de refléter des conditions de circulation réelles. Il a indiqué que l'accélération du véhicule devrait être simulée par l'association d'un essai à plein gaz (accélération à partir de 50 km/h) et d'un essai à vitesse constante (50 km/h), à effectuer avec deux rapports de vitesse consécutifs, choisis de façon à atteindre l'accélération requise. Enfin, il a ajouté qu'il faudrait appliquer un coefficient partiel de couple afin de définir le niveau sonore. Il a aussi présenté le document informel No 9 dans lequel étaient expliquées les raisons d'une nouvelle méthode d'essai.

16. L'expert de l'ISO a informé le GRB des activités de son groupe de travail qui étudiait une révision de la norme ISO 362 traitant séparément des voitures particulières, des véhicules utilitaires et des motocycles. Il a indiqué qu'un projet du comité était attendu pour 2001 tandis qu'une méthode définitive devrait être arrêtée d'ici 2002. Il a rappelé qu'une proposition de nouvelle méthode de mesure actuellement à l'étude par le groupe de travail de l'ISO était fondée sur une vitesse finale fixe de 55 km/h environ et a conclu en disant que les cycles d'essai actuels étaient très agressifs et accentuaient le bruit de roulement et le bruit moteur.

17. L'expert de l'OICA a fait un exposé sur une comparaison entre les propositions de l'Allemagne et de l'OICA. Pour lui, ces deux propositions avaient une origine commune, les principales différences portant sur l'interprétation des statistiques et l'essai supplémentaire à vitesse constante proposé par l'OICA.

18. L'expert des Pays-Bas a présenté les résultats d'une enquête sur le bruit émis par les véhicules exploités actuellement sur les routes (documents informels Nos 3a et 3b). Bien que la dernière révision du Règlement No 51 ait eu une incidence considérable sur la plupart des véhicules, les prescriptions en vigueur ne mettaient pas encore la technologie à contribution pour beaucoup de véhicules dont les émissions sonores étaient inférieures aux limites correspondantes. Il a donc suggéré d'abaisser ces limites et de conserver la méthode d'essai actuelle qui, a son avis, était encore fiable.

19. L'expert des Pays-Bas a aussi présenté un document informel No 2 concernant les aspects environnementaux de l'homologation de type en ce qui concerne le bruit des véhicules. Il a indiqué que l'homologation de type devrait limiter et minimiser les incidences sur l'environnement du bruit des véhicules en ce qui concerne notamment la qualité de la vie, la santé et les coûts. Il a appelé l'attention du GRB sur certaines statistiques selon lesquelles 40 millions de personnes environ en Europe étaient gravement perturbées par le bruit dont certaines avaient des problèmes de santé. Il a conclu en disant que le Gouvernement néerlandais prévoyait de financer un nouveau programme d'étude sur cette question.

20. L'expert des États-Unis d'Amérique a répété que le nouveau cycle d'essai devrait être établi sur la base du "plus mauvais cas" et devrait évaluer l'incidence du bruit de l'écoulement du trafic sur les agglomérations. Il a en outre invité le GRB à s'efforcer d'améliorer la qualité de vie de la population. Il a rappelé que, si le Règlement No 51 imposait des limites de bruit strictes, la réduction du niveau de bruit moyen produit par l'écoulement du trafic n'était pas satisfaisante. Il a informé le GRB de son intention de communiquer au secrétariat un document concernant les incidences négatives du bruit sur le corps humain intitulé "US information on levels of

environmental noise requisite to protect public health and welfare with an adequate margin of safety. Washington, D.C. US Environmental Protection Agency, report EPA 55079-74.004 (1974)".

21. Au cours du débat qui a suivi, les experts ont eu l'occasion de faire des remarques et de recevoir des éclaircissements sur les propositions de l'OICA et de l'Allemagne. L'expert de l'Italie a dit en particulier que la méthode de l'OICA reproduisait à la fois le bruit de roulement et celui du moteur. Il a précisé que le bruit de roulement était lié à la vitesse du véhicule (la source de bruit dominante quand le véhicule était en roue libre) alors que le bruit du moteur était lié à son régime (la source de bruit dominante lorsque le véhicule effectuait l'essai à plein gaz).

22. Le Président a constaté qu'un accord n'était pas encore possible sur la méthode d'essai pour le bruit et a invité les experts à étudier attentivement tous les documents présentés au cours de la session. Il souhaitait que le GRB puisse trouver un accord et étudier une proposition officielle à sa prochaine session.

23. Le GRB est convenu de poursuivre l'examen de cette question à sa prochaine session.

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

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

24. L'expert de la Pologne a informé le GRB qu'il souhaitait retirer sa proposition (TRANS/WP.29/GRB/1998/10) car son adoption aurait nécessité des amendements à certaines définitions du Règlement No 83 qui, pour le moment, ne devrait pas être à nouveau modifié, afin de rester en harmonie avec la Directive correspondante de la CE.

25. Le GRB a accepté l'explication donnée par l'expert de la Pologne et a décidé de supprimer cette question de son ordre du jour.

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

Documents : Documents informels Nos 7, 8 et 8a selon l'annexe 1 du présent rapport.

26. L'expert de la Commission européenne a présenté le document informel No 7 concernant le programme européen sur la politique du bruit et a informé le GRB que la Commission créerait un groupe de travail chargé d'étudier le bruit du trafic routier. Il a ajouté que la Commission prendrait les résultats et les recommandations du groupe de travail comme base d'une législation nouvelle et de mesures adoptées par l'UE dans ce domaine. Il dit également que toutes les activités des autres organisations comme la CEE-ONU seraient prises en considération par le groupe de travail afin qu'elles puissent être considérées comme complémentaires des travaux effectués par le GRB. Il a conclu son exposé en exprimant l'intention d'informer celui-ci de l'état d'avancement des activités de ce nouveau groupe de travail de la CE.

27. L'expert de l'IMMA a fait un exposé (documents informels Nos 8 et 8a) visant à instaurer une série de mesures qui devraient empêcher la vente et l'utilisation de silencieux d'échappement illicites pour véhicules à deux roues. Il a en particulier illustré les raisons pour lesquelles ces

dispositifs étaient illicites et a suggéré un certain nombre de mesures à prendre y compris des dispositions législatives concernant les contrôles routiers et les inspections des points de vente. Il a aussi cité le cas concret des mesures prises par la municipalité d'Amsterdam où il avait été décidé de mesurer le bruit au bord des routes.

28. L'expert des États-Unis d'Amérique a dit que des mesures analogues avaient été adoptées dans son pays et qu'à son avis les instances locales devraient les appliquer et non la police.

29. Le Président a remercié l'expert de l'IMMA de son exposé exhaustif et a invité l'expert des Pays-Bas à informer le GRB de façon plus détaillée au sujet des résultats de l'application des mesures prises à Amsterdam.

QUESTIONS DIVERSES

a) Modélisation du bruit de la circulation

30. En l'absence de toute information, le GRB a décidé de renvoyer l'examen de cette question à sa prochaine session.

AMENDEMENTS AU REGLEMENT No 41 (Bruit des motocycles)

Document : TRANS/WP.29/GRB/2000/3.

31. Le GRB a examiné une proposition de modification du Règlement No 41 présentée par l'expert du Bélarus (TRANS/WP.29/GRB/2000/3), visant à ajouter des éclaircissements au texte actuel.

32. Les experts du Royaume-Uni et de l'Allemagne n'approuvaient pas certains des amendements proposés (par. 1.4.3.1.1 et 1.4.3.1.2.4) en raison d'une divergence avec la Directive 92/24/CE de la Commission européenne.

33. Bien que le GRB ait décidé de ne pas adopter cette proposition, il a noté que certains amendements étaient de caractère rédactionnel et que leur examen devrait être repris lors des prochaines sessions du GRB.

ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SESSION

34. L'ordre du jour ci-après a été adopté pour la trente-troisième session, qui devrait se tenir à Genève, les 14 (9 h 30) et 15 (17 h 30) septembre 2000[1] :

1. Mesure du bruit de roulement

2. Amendements au Règlement No 51 (Bruit des véhicules des catégories M et N)

3. Échange de renseignements sur les prescriptions nationales et internationales en matière de niveaux sonores[2]

4. Questions diverses

   4.1 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.	Japon	1.	A	Proposal for Additional Amendments to the Draft Regulation Concerning the Approval of Tyres with Regard to Rolling Sound Emissions
2.	Pays-Bas	2.	A	Environmental Aspects of Noise Type Approval
3a.	Pays-Bas	2.	A	Evaluation of European Noise Type Approval Results: 1980-2000 (Summary)
3b.	Pays-Bas	2.	A	Evaluation of European Noise Type Approval Results: 1980-2000 (Report)
4.	OICA	2.	A	Draft Proposal for a New Exterior Noise Test Procedure for ISO/TC 43/SC 1/WG 42 – Revision of ISO 362 December 1999 – Revised by ACEA in February 2000
5.	Royaume-Uni	1.	A	Proposal for Additional Amendments to the Draft Regulation Concerning the Approval of Tyres with Regard to Rolling Sound Emissions (TRANS/WP.29/GRB/1999/5/Rev.1)
6.	Allemagne	2.	A	Investigations on Improving the Method of Noise Measurement for Powered Vehicles
7.	Commission européenne	4.	A	The European Noise Policy Program – Set-up of a Working Group regarding Noise of Road Transport
8.	IMMA	4.	A	The Amsterdam Noise Measurement Apparatus
8a.	IMMA	4.	A	Proposals for the control of Replacement Exhaust Silencing Systems at the Point of Sale and Powered Two-Wheelers in Service
9.	OICA	2.	A	Draft Proposal for a New Exterior Noise Test Procedure for ISO/TC 43/SC 1/WG 42 – Revision of ISO 362 December 1999 – Revised by ACEA in February 2000 (Addendum)

Annexe 2

PROPOSITION DE NOUVEAU PROJET DE RÈGLEMENT : PRESCRIPTIONS UNIFORMES RELATIVES À L'HOMOLOGATION DE PNEUMATIQUES EN CE QUI CONCERNE LE BRUIT DE ROULEMENT.

(Amendements au document TRANS/WP/29/GRB/1999/5/Rev.1, approuvés lors de la session du GRB)

Paragraphe 1.1.5, lire :

"1.1.5 Aux pneumatiques munis des..."

Ajouter un nouveau paragraphe 1.1.6 libellé comme suit :

"1.1.6 Aux pneumatiques dont l'indice de vitesse est inférieur à 80 km/h (F)."

Paragraphe 12.1 devient le paragraphe 1.2, libellé comme suit :

"[1.2 Sont à exclure du présent Règlement, les pneus destinés à être vendus comme pneus de remplacement uniquement, appartenant à un type dont la sculpture a été homologuée à l'origine en application du Règlement No 30 ou No 54 de la CEE avant le 1er janvier 1993.]"

Paragraphe 2.1, lire :

"2.1 'Types de pneumatiques', en rapport avec le présent Règlement, une gamme de pneumatiques composée de désignations de la taille du pneu, marques de fabrique et désignations de commerce, ne présentant pas entre eux de différences essentielles, ces différences pouvant porter notamment sur les points suivants :

- le nom du fabricant
- la classe de pneumatique (voir sect. 2.4)
- la structure du pneu
- la catégorie d'utilisation
- pour les pneus de la classe C1, normale ou Renforcée (ou Extra load)
- la sculpture (voir par. 3.2.1)."

Paragraphe 2.2, lire :

"2.2 'Nom commercial' ou 'Désignation de commerce', l'identification du type fourni par le fabricant du pneu. Le nom commercial peut être le même que celui du fabricant et la désignation de commerce peut coïncider avec la marque de fabrique."

Paragraphe 3, lire :

"3. Demande d'homologation

3.1 La demande d'homologation d'un type de pneumatique en ce qui concerne le bruit de roulement est présentée par le fabricant du pneu ou par son représentant dûment accrédité. Elle doit indiquer :

3.1.1 Le nom du fabricant;

3.1.2 Le nom et l'adresse du demandeur;

3.1.3 L'adresse ou les adresses de la ou des usines;

3.1.4 La ou les marques commerciales; la ou les désignations commerciales; la ou les marques de fabrique;

3.1.5 La classe du pneu (classe C1, C2 ou C3) (voir par. 2.4 du présent Règlement);

3.1.5.1 La gamme de grosseurs du boudin pour les pneus de la classe C1 (voir par. 6.2.1. du présent Règlement);

3.1.6 La structure du pneu;

3.1.7 Pour les pneus de la classe C1, indiquer s'ils sont Renforcés (ou Extra Load);

3.1.8 La catégorie d'utilisation (normal, neige ou spécial);

3.1.9 Une liste des dimensions de pneumatiques visées par cette demande.

3.2 La demande d'homologation doit être accompagnée (en triple exemplaire) :

3.2.1 De précisions sur les principales caractéristiques en ce qui concerne les effets sur le bruit de roulement, de la ou des sculptures à utiliser sur la gamme désignée de dimensions des pneus. Il peut s'agir de croquis, de photographies ou de descriptions mais ils doivent suffire pour que l'instance ou le service technique chargé de l'homologation de type puisse déterminer si des modifications ultérieures des caractéristiques principales auront un effet négatif sur le bruit de roulement.
Les incidences des modifications de détail mineures de la construction du pneu sur le bruit de roulement seront évidentes et définies lors des contrôles de conformité de la production.

3.2.2 Des croquis ou des photographies des flancs du pneu montrant les informations données au paragraphe 3.1.4 ci-dessus et la marque d'homologation mentionnée au paragraphe 5 devront être présentés lorsque la fabrication aura été établie mais un an au plus après la date à laquelle l'homologation de type a été accordée.

3.3 À la demande de l'autorité chargée de l'homologation, le demandeur devra présenter des échantillons de pneu pour des essais ou des copies de procès-verbaux d'essai émanant des services techniques, communiqués comme indiqué au paragraphe 11 du présent Règlement.

3.4 En ce qui concerne l'application, l'essai peut être limité au choix du cas le plus mauvais, à la discrétion de l'autorité chargée de l'homologation de type ou du service technique désigné."

Paragraphe 4.2.2, remplacer le mot "désignation" par le mot "description" (deux fois).

Ajouter les nouveaux paragraphes 4.3, 4.4 et 4.4.1, ci-après :

4.3 Les pneus doivent présenter un espace suffisant pour la marque d'homologation comme indiqué à l'annexe 2 du présent Règlement.

4.4 La marque d'homologation doit être moulée sur ou dans le flanc du pneu, être facile à lire et être située dans la zone inférieure du pneu sur un des flancs au moins;

4.4.1 Toutefois, dans le cas de pneus identifiés par le symbole "A" de configuration du montage du pneu sur la jante, la marque peut être située en un endroit quelconque sur le flanc extérieur du pneu.

Paragraphe 5.1, remplacer le mot "gamme" par "type".

Le paragraphe 5.6 est à supprimer.

Le paragraphe 5.7 (ancien) devient le paragraphe 5.6.

Le paragraphe 6.1 est à supprimer.

Les paragraphes 6.2 à 6.2.3 (anciens) deviennent les paragraphes 6.1 à 6.1.3.

Paragraphe 6.1, lire :

"6.1 Les limites de bruit de roulement, mesurées par la méthode décrite dans l'annexe 3 du présent Règlement."

Paragraphe 6.1.1.1, lire :

"6.1.1.1 Lorsqu'il s'agit de pneumatiques 'Renforcés' (ou Extra Load) de la classe C1 (voir par. 3.1.8 du Règlement No 30 de la CEE), les limites indiquées au paragraphe 6.1.1 doivent être augmentées de 1 dB (A)."

Paragraphe 6.1.1.2, remplacer le renvoi au "paragraphe 6.3.1" par le "paragraphe 6.1.1".

Paragraphe 7, lire :

"7. MODIFICATIONS DU TYPE DE PNEUMATIQUE ET EXTENSION DES HOMOLOGATIONS

7.1 Toute modification du type de pneumatique homologué pour le bruit de roulement conformément au présent Règlement est portée à la connaissance de l'autorité qui a homologué le type de pneumatique. Ladite autorité peut alors :

7.1.1 Considérer que les modifications apportées ne risquent pas d'avoir des conséquences fâcheuses notables sur le bruit de roulement et que le pneumatique continuera de satisfaire aux prescriptions du présent Règlement; ou

7.1.2 Exiger que d'autres échantillons soient présentés pour être essayés ou d'autres procès-verbaux d'essai émanant du service technique désigné.

7.1.3 La confirmation ou le refus d'homologation spécifiant les modifications est communiqué par la procédure indiquée au paragraphe 5.3 du présent Règlement aux Parties à l'Accord qui appliquent le Règlement.

7.1.4 L'autorité qui accorde l'extension d'homologation lui attribue un numéro de série qui est indiqué sur la communication.

Le paragraphe 7.2 est à supprimer.

Paragraphe 8.2, lire :

"... la série de production. La fréquence normale de vérification de la conformité de la production est d'une fois au moins tous les deux ans."

Paragraphe 8.3, remplacer le renvoi au "paragraphe 6.3" par "paragraphe 6.1".

Les paragraphes 11.2 et 11.3 sont à supprimer.

Paragraphe 12, lire :

"12. Dispositions transitoires

12.1 Le présent Règlement s'applique uniquement aux nouveaux modèles de pneus présentés pour une première homologation en vertu du Règlement No 30 ou 54 après l'expiration de la période de 24 mois écoulée depuis la date d'entrée en vigueur du présent Règlement.

12.2 Ce Règlement ne s'applique pas aux pneumatiques relevant du présent Règlement autres que les nouveaux modèles, comme indiqué au paragraphe 12.1 ci-dessus, jusqu'au 1er octobre 2005.

12.3 Jusqu'au 31 décembre 2005 au plus tard, les laboratoires et installations d'essai d'un fabricant de pneumatiques peuvent être désignés en tant que laboratoire d'homologation et l'autorité chargée de l'homologation de type a la possibilité d'être représentée au cours de tout essai."

Annexe 3

PROPOSITION DE NOUVEAU PROJET DE RÈGLEMENT : PRESCRIPTIONS UNIFORMES RELATIVES À L'HOMOLOGATION DES PNEUMATIQUES EN CE QUI CONCERNE LE BRUIT DE ROULEMENT

(Amendements au document TRANS/WP.29/GRB/1999/3, adoptés lors de la trente et unième session et révisés ensuite par le GRB)

Paragraphe 2.5.1, lire :

"... le véhicule d'essai. Dans le cas de pneumatiques ayant un indice de capacité de charge supérieur à 121 et sans indication de jumelage, deux de ces pneumatiques du même type et de la même gamme doivent être montés sur l'essieu arrière du véhicule d'essai; l'essieu avant doit être équipé de pneumatiques de dimension appropriée pour la charge à l'essieu et usés jusqu'à la profondeur minimale afin de minimiser l'influence du bruit de roulement tout en conservant un degré de sécurité suffisant. Les pneus d'hiver qui, dans certaines Parties contractantes, peuvent être équipés de crampons destinés à augmenter le frottement, doivent être essayés sans cet équipement. Les pneumatiques soumis à des prescriptions de montage spéciales sont montés conformément à ces prescriptions (par exemple sens de rotation). Avant rodage, la profondeur des sculptures de la bande de roulement doit être maximale."

Paragraphe 2.5.3, lire :

"... l'indice de pression marqué sur le flanc.

Pour la classe C1, la pression de référence est Pr = 250 kPa pour les pneumatiques 'standard' et 290 kPa pour les pneumatiques 'renforcés'; la pression d'essai minimale doit être Pt = 150 kPa."

Paragraphe 3.2, lire :

"... le niveau sonore maximum exprimé en décibels pondérés A (dB(A)) doit être mesuré jusqu'à la première décimale, au moment où le véhicule est en roue libre..."

Paragraphes 4.4 et 4.5, supprimer les crochets.