



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.29/GRB/31
6 décembre 2000

FRANÇAIS
Original : ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

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

Groupe de travail du bruit (GRB)

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

(14 et 15 septembre 2000)

1. Le Groupe de travail du bruit a tenu sa trente-troisième session les 14 et 15 septembre 2000, sous la présidence de M. H. Löffelholz (Allemagne). Y ont participé des experts des pays suivants, conformément à l'article 1 a) du Règlement intérieur du WP.29 (TRANS/WP.29/690) : Allemagne, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, France, Hongrie, Italie, Japon, Norvège, Pays-Bas, Pologne, République tchèque, Royaume-Uni, Slovaquie, Suisse, Turquie et Ukraine. Des représentants de la Commission européenne (CE) ont aussi participé aux travaux. Ont aussi 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) et Organisation technique européenne du pneu et de la jante (ETRTO).

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

LIMITATION DU BRUIT DE ROULEMENT

Documents : TRANS/WP.29/GRB/1999/7, TRANS/WP.29/GRB/2000/4 et document sans cote No 1 (voir l'annexe 1 du présent rapport)

3. L'expert de la Commission européenne a informé le GRB que la recommandation en faveur d'une position commune sur la directive 92/23/CEE de la Communauté européenne concernant les pneumatiques, y compris leur bruit de roulement, avait été adoptée le 7 septembre 2000 dans le cadre d'une procédure de codécision avec le Parlement européen en seconde lecture, mais que le Parlement avait adopté trois amendements visant à réduire à 2 dB(A) la limite du bruit de roulement des pneumatiques des voitures particulières et demandé à la Commission européenne de proposer des épreuves pour mesurer la résistance au roulement et l'adhérence des pneumatiques, dont l'entrée en vigueur est prévue le 1er octobre 2003. Il a précisé, à propos de ces amendements, que la procédure de concertation devrait commencer mais que le temps allait manquer pour la mener à son terme.

4. Compte tenu des renseignements ci-dessus, le GRB a décidé que lors de l'examen détaillé de la proposition de nouveaux projets de règlement (TRANS/WP.29/GRB/2000/4), la question de la limitation du bruit de roulement des pneumatiques des voitures particulières devrait être laissée en suspens.

5. Lors de la discussion, un certain nombre de questions techniques ont été examinées et résolues. Les amendements au document TRANS/WP.29/GRB/2000/4, qui ont été approuvés par le GRB lors de la présente session sont regroupés dans l'annexe 2 du présent rapport.

6. Le Groupe de travail a aussi examiné le document sans cote No 1, soumis par l'ETRTO, qui contient une mise à jour de la proposition figurant dans le document TRANS/WP.29/GRB/1999/7. Plusieurs contradictions y ont été relevées par rapport à la proposition de projet de règlement, et l'expert du Royaume-Uni a accepté de les éclaircir avec l'ETRTO.

7. Afin d'illustrer les effets qu'aurait la proposition de limitation du bruit de roulement des pneumatiques, l'expert des Pays-Bas a fait distribuer un graphique montrant le bruit émis par 48 types de pneumatique pour voitures particulières, mesuré conformément à la proposition de directive 92/23/CEE. Le graphique en question était tiré du document intitulé "Reduction of Road traffic Noise - The Legislature's point of View" de Reiner Stenschke et Michael Jäcker-Cüppers, publié par l'Agence fédérale pour l'environnement, sise à Bismarckplatz 1, 14193 Berlin (Allemagne).

RÈGLEMENT No 51 - Extension (Bruit émis par les véhicules des catégories M et N)

Documents : TRANS/WP.29/GRB/2000/6 et documents sans cote Nos 2, 5, 6, 8 et 9 (voir l'annexe 1 du présent rapport)

8. Le GRB a examiné et adopté le document TRANS/WP.29/GRB/2000/6 et il a en outre décidé de le soumettre au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leurs sessions de mars 2001, en tant que rectificatif 1 au complément 3 à la série 02 d'amendements au Règlement No 51.

9. L'expert de l'ISO a soumis au Groupe de travail un rapport intérimaire sur la mise au point d'une méthode d'essai représentative fondée sur les renseignements communiqués par l'Association des constructeurs européens d'automobiles (ACEA), la Japan Automobile Manufacturers Association (JAMA), la Society of Automotive Engineers (SAE) et TÜV Automotive (Technischen Überwachungs-Verein). Il a expliqué les différentes conceptions que ces institutions ont de la question et estimé que la première partie du travail de l'ISO devrait être terminée dans environ deux ans.

10. L'expert de l'Allemagne a présenté le document sans cote No 6, qui contenait des explications relatives à la méthode de mesure des émissions de bruit en cours de mise au point par TÜV Automotive et à la modélisation mathématique d'une véritable réduction du bruit de la circulation par un abaissement progressif de la limite du niveau sonore.

11. L'expert du Japon a présenté une étude comparant plusieurs méthodes de mesure du bruit censées reproduire les conditions de conduite en ville (document sans cote No 2), notamment celles de TÜV Automotive et de l'ACEA ainsi que celle prescrite dans le Règlement No 51 (ISO 362). Les essais avaient permis de recueillir des données sur un grand nombre de véhicules et de se familiariser avec les problèmes dus aux méthodes d'essai proposées ou à la conception des véhicules.

12. L'expert des Pays-Bas a présenté le document sans cote No 8, qui faisait le point des mesures réglementaires prises pour limiter le bruit de la circulation depuis 25 ans. Il a indiqué les caractéristiques sonores des différentes catégories de véhicule et d'éventuelles solutions pour réduire encore davantage le bruit qu'elles émettaient. Quant au document sans cote No 9, présenté lui aussi par l'expert des Pays-Bas, il contenait une évaluation statistique de la proportion de la population néerlandaise gênée par le bruit de la circulation et insistait pour que les mesures prises pour y remédier aient le maximum d'efficacité.

13. Le Groupe de travail s'est félicité du travail accompli jusqu'ici par les parties intéressées et il a procédé à un échange de vues sur les méthodes proposées, en essayant d'évaluer le temps qui serait nécessaire pour mener à bien les travaux. L'expert de l'Allemagne a fait part de son intention de soumettre une proposition de travail pour examen par la prochaine session du Groupe de travail.

RÈGLEMENT No 63 - Extension (Bruit émis par les cyclomoteurs)

Document : TRANS/WP.29/GRB/2000/5

14. Le Groupe de travail a examiné et adopté le document TRANS/WP.29/GRB/2000/5 et a décidé de le soumettre au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leurs sessions de mars 2001, en tant que projet de rectificatif 2 à la série 01 d'amendements au Règlement No 63. Le Groupe de travail a noté qu'il aurait pour effet de rectifier l'erreur commise lors de l'introduction de la série 01 d'amendements et d'aligner le texte sur la Directive 97/24/CEE de la Communauté européenne.

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

Documents : documents sans cote Nos 3 et 4 (voir l'annexe 1 du présent rapport)

15. L'expert des États-Unis d'Amérique a soumis le document sans cote No 3, qui justifiait les mesures prises dans son pays pour limiter le bruit. Il a expliqué que les sévères limites imposées étaient fondées sur deux enquêtes sociologiques très poussées et il a présenté un résumé de tous les risques que le bruit représentait pour la santé (document sans cote No 4).

QUESTIONS DIVERSES

a) Modélisation du bruit de la circulation

16. Bien qu'aucun nouveau renseignement à ce propos n'ait été reçu, le Groupe de travail a néanmoins décidé de maintenir la question de la modélisation du bruit de la circulation dans son programme de travail. Il a cependant demandé au secrétariat de ne pas faire figurer cette question à son ordre du jour, sauf en cas de fait nouveau.

b) Futurs règlements techniques mondiaux

17. Le Président a informé le GRB que l'Accord mondial de 1998 était entré en vigueur le 25 août 2000 et que le WP.29 allait arrêter des priorités pour la mise au point de futurs règlements techniques mondiaux découlant dudit accord. Il a noté que, en ce qui concernait les domaines relevant de la compétence du GRB, les questions du bruit émis par les véhicules et du bruit émis par les pneumatiques (Règlement No 51 et proposition de nouveau projet de règlement examinée dans le cadre de l'Accord de 1958) devraient faire l'objet de futurs règlements techniques mondiaux. Le GRB a accepté cette proposition et a décidé d'attendre l'avis du WP.29.

c) Déclenchement de l'avertisseur sonore

Document : document sans cote No 7 (voir l'annexe 1 du présent rapport)

18. L'expert de la Norvège a demandé à obtenir des renseignements sur l'éventuelle possibilité d'un déclenchement automatique des avertisseurs sonores visés par le Règlement No 28 en cas de freinage violent, pour avertir les piétons et éventuellement les autres conducteurs. La question a été examinée, mais le GRB est parvenu à la conclusion qu'il n'était pas souhaitable de relier le système de freinage et l'avertisseur sonore.

d) Démonstration d'un appareil servant à mesurer le bruit émis par les véhicules à l'arrêt

19. Pendant la session, les experts du GRB ont assisté à la démonstration d'un appareil de mesure du bruit émis par les véhicules à l'arrêt, qui est équipé du sonomètre Norsonic NOR-117, et qui est particulièrement adapté pour le contrôle technique et les contrôles routiers. La démonstration, qui a permis de mettre en évidence le fonctionnement, les caractéristiques techniques et la précision de l'appareil, a permis de mesurer le bruit émis par une voiture particulière et par un motocycle à l'arrêt. Les participants ont tout particulièrement apprécié

la précision de la mesure du régime moteur à partir du bruit émis par l'échappement. L'expert de la Norvège a en outre distribué des prospectus contenant les données techniques de l'appareil.

e) Élection du Président et du Vice-Président

20. Le Groupe de travail a été informé que, en raison de l'entrée en vigueur du mandat et du règlement intérieur du WP.29 (TRANS/WP.29/690), le Président, et éventuellement le Vice-Président, devraient être élus lors de la deuxième session de chaque année, y compris dans les organes subsidiaires du WP.29. Cette procédure devrait être obligatoire pour l'année 2001, mais, pour 2000, les Présidents élus pourraient rester en fonctions (TRANS/WP.29/735, par. 17). Le GRB a pris note de cette information et a décidé de maintenir le statu quo et d'élire son Président et son Vice-Président à sa session de septembre 2001.

ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SESSION

21. L'ordre du jour ci-après a été adopté pour la trente-quatrième session, qui devrait se tenir à Genève du 20 février (14 h 30) au 23 février (12 h 30) 2001¹ :

1. Proposition de nouveau projet de règlement concernant le bruit de roulement
2. Amendements à des Règlements CEE
 - 2.1 Règlement No 51 - Extension
(Bruit émis par les véhicules des catégories M et N)
 - 2.2 Règlement No 41 (Bruit émis par les motocycles)
3. Échange de renseignements sur les prescriptions nationales et internationales en matière de niveaux sonores²
4. Futurs règlements techniques mondiaux
5. Questions diverses

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 SANS COTE DISTRIBUÉS PENDANT LA SESSION

No	Auteur	Point de l'ordre du jour	Langue	Titre
1.	ETRTO	1.	A	Proposal for draft amendment to the proposed new draft regulation concerning the approval of tyres with regard to rolling sound emission
2.	Japon	2.	A	Study on Pass-by Noise Testing Methods Incorporating Urban Driving Conditions
3.	États-Unis d'Amérique	4.	A	Protective Noise Levels Condensed Version of EPA Levels Document
4.	États-Unis d'Amérique	5.	A	Noise: A Health Problem
5.	ISO	2.	A	ISO Noise emitted (external) by accelerating road vehicles
6.	Allemagne	2.	A	Comparison of the Effects of Type Approval Noise Limit reduction on Noise Emissions in Real Traffic for Different Scenarios
7.	Norvège	2.	A	Question to the delegates regarding Audible Warning Devices (Règlement No 28)
8.	Pays-Bas	2.	A	Noise of passenger cars 1974-1999 (The paradox of 2 dB(A) decrease in type approval limits
9.	Pays-Bas	2.	A	Traffic Noise Emission Control - Presentation to GRB

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/2000/4,
adoptés par le GRB à sa trente-troisième session)

Paragraphe 1.1, sans objet en français.

Paragraphe 1.1.1, supprimer les crochets.

Paragraphe 1.1.2, modifier comme suit :

"1.1.2 Aux pneumatiques dont le code de diamètre de jante nominal ≤ 10 (soit ≤ 254 mm)
ou ≥ 25 (soit ≥ 635 mm);"

Paragraphe 1.2, supprimer.

Paragraphe 3.1.5.1, remplacer le renvoi au "paragraphe 6.2.1" par un renvoi au
"paragraphe 6.1.1".

Paragraphe 3.2.1, sans objet en français.

Paragraphe 4.2.4, sans objet en français.

Paragraphe 4.2.5, sans objet en français.

Paragraphe 5.4, modifier comme suit :

"5.4 Dans l'espace défini au paragraphe 4.3 et conformément aux prescriptions du
paragraphe 4.4, il est apposé sur tout pneumatique conforme à un type de
pneumatique homologué en application du présent Règlement une marque
d'homologation internationale composée :"

Paragraphe 6.1.1, dans le tableau, colonne "Limite dB(A)", placer toutes les valeurs entre
crochets pour indiquer qu'elles sont provisoires.

Paragraphe 6.1.2, sans objet en français.

Paragraphe 6.2.3, sans objet en français.

Paragraphe 7.1, sans objet en français.

Paragraphe 7.1.1, sans objet en français.

Paragraphe 8.2, remplacer "échantillon" par "échantillon aléatoire".

Paragraphe 8.3, modifier comme suit :

"8.3 La production est réputée satisfaisante aux prescriptions du présent Règlement, si les valeurs relevées sont conformes aux limites prescrites au paragraphe 6.1 ci-dessus, avec une tolérance de +1 dB(A) pour les écarts dus à la production en série."

Paragraphe 12, modifier comme suit :

"12. DISPOSITIONS LIMINAIRES

(Le texte doit être proposé par les experts de l'Allemagne et du Royaume-Uni)"

Annexe 1, point 4, modifier comme suit :

"4. Marque de fabrique et/ou nom(s) commercial(aux) du type de pneumatique :.....
....."

Annexe 2, titre, sans objet en français.

Annexe 3,

Titre, modifier comme suit :

"MÉTHODE DU PASSAGE EN ROUE LIBRE
POUR LA MESURE DU BRUIT DE ROULEMENT"

Paragraphe 0, modifier comme suit :

0. Introduction

Sans objet en français.

Paragraphe 1.1, modifier comme suit :

"... muni du pare-vent recommandé par le fabricant doit au minimum satisfaire aux prescriptions applicables aux instruments de type 1, conformément à la publication 60651:1979/A1:1993 de la CEI, deuxième édition."

Paragraphe 1.1.1, remplacer "942:1988" par "60942:1988".

Paragraphe 2.3, modifier comme suit :

"2.3 Bruit ambiant

2.3.1 Sans objet en français.

2.3.2 Toute mesure affectée... ne doit pas être prise en considération."

Paragraphe 2.4.4, modifier comme suit :

"2.4.4.1 Prescriptions :

a) Il ne doit pas être monté...

ë) L'état de la suspension... quand le véhicule est à vide.

2.4.4.2 Recommandations pour éviter les bruits parasites :

- a) Il est recommandé...
- ...
- d) Lors des essais... doivent être fermés."

Paragraphe 2.5.3, modifier comme suit :

"... à la pression P_r de référence, et comprise dans l'intervalle suivant :

Pour la classe C2 et la classe C3, la pression de référence P_r est la pression correspondant à l'indice figurant sur le flanc.

Pour la classe C1, la pression de référence... "

Paragraphe 3.1, modifier comme suit :

"... Si un bruit anormal (par exemple ventilation ou auto-allumage) est émis par le véhicule d'essai lors du mesurage, l'essai n'est pas pris en considération."

Paragraphe 3.2, remplacer le renvoi au "paragraphe 4.2" par un renvoi au "paragraphe 4.1".

Paragraphe 4, modifier comme suit :

"4. Interprétation des résultats

Une mesure n'est pas valable lorsqu'on constate un écart anormal entre les valeurs relevées (voir par. 2.3.2 de la présente annexe)."

Paragraphe 4.2, sans objet en français.

Paragraphe 4.3, modifier comme suit :

"4.3 Correction de température

Pour les pneumatiques de la classe C1 et de la classe C2, le résultat final..."

Paragraphe 4.3, sans objet en français.

Annexe 4,

Paragraphe 5.1, sans objet en français.
