



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.29/GRB/33
14 décembre 2001

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-CINQUIÈME SESSION**

(13 et 14 septembre 2001)

PARTICIPATION

1. Le Groupe de travail du bruit (GRB) a tenu sa trente-cinquième session les 13 et 14 septembre 2001, 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 et Yougoslavie. Un représentant de la Commission européenne (CE) a aussi participé aux travaux. Ont également pris part à la session des experts des organisations non gouvernementales suivantes: Organisation internationale de normalisation (ISO), Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA), Association internationale des constructeurs de motocycles (IMMA), Association européenne des fournisseurs de l'automobile (CLEPA) 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.

GE.01-24865 (F)

PROPOSITION DE NOUVEAU PROJET DE RÈGLEMENT RELATIF AU BRUIT DE ROULEMENT

Documents: TRANS/WP.29/GRB/2000/4; TRANS/WP.29/GRB/2000/4/Add.1; TRANS/WP.29/GRB/2001/3; documents informels n^{os} 3, 4, 5 et 10 (voir l'annexe 1 du présent rapport)

3. Le Président a informé le GRB de la publication de la Directive 2001/43/CE de la CE (document informel n° 5) et a suggéré d'aligner la proposition de projet de règlement (TRANS/WP.29/GRB/2000/4 et Add.1, et TRANS/WP.29/GRB/2001/3) sur les dispositions de ladite directive. Au regard des limites en matière de bruit de roulement fixées dans la directive en question, le GRB est convenu d'aligner la proposition de projet de règlement uniquement sur les valeurs limites «A», les valeurs limites «B» et «C» (années 2008 et 2009) n'étant qu'indicatives et étant susceptibles d'être modifiées au vu de l'expérience tirée de l'application des limites «A». Il a été précisé qu'une fois les valeurs finales connues les limites «B» et «C» seraient dûment présentées sous la forme d'une nouvelle série d'amendements au Règlement.

4. Pour ce qui est du domaine d'application, le GRB est convenu de spécifier, parallèlement à la Directive de la CE, que la proposition de règlement devrait s'appliquer aux nouveaux pneumatiques conçus pour être montés sur les véhicules produits à dater du 1^{er} octobre 1980 (voir par. 1.1 de l'annexe 2 du présent rapport). Il a estimé que cette disposition suffisait à exclure les pneumatiques utilisés à titre de remplacement sur les véhicules de collection (classiques ou d'époque, par exemple). Il a également adopté un certain nombre d'amendements aux documents TRANS/WP.29/GRB/2000/4 et Add.1, amendements qui figurent à l'annexe 2 du présent rapport.

5. L'expert de l'ISO a informé le GRB que le Comité technique ISO/TC 31 avait également achevé ses travaux et que la méthode d'essai du passage en roue libre pour la mesure du bruit de roulement avait été publiée sous la forme du projet de norme ISO/DIS 13325, dont le vote devrait se terminer le 3 octobre 2001. Il a confirmé que ce projet de norme était identique au document informel n° 4.

6. Rappelant ses engagements (TRANS/WP.29/GRB/32, par. 9) et rendant compte de ses consultations avec l'ETRTO, l'expert du Royaume-Uni a présenté le document informel n° 10, qui propose l'établissement d'un procès-verbal d'essai (annexe 3 – appendice) pour la proposition de projet de règlement. Le GRB a étudié ladite proposition et adopté un certain nombre de modifications. La version adoptée du document informel n° 10 est reproduite à l'annexe 2 du présent rapport.

7. L'expert du Royaume-Uni a exposé les résultats de plusieurs projets de recherche (document informel n° 3) visant à mieux comprendre le bruit de la circulation, l'impact du revêtement routier et les possibilités d'atténuation en la matière. Il a déclaré que ces constatations et conclusions, qui ne se voulaient nullement le reflet de la position du gouvernement de son pays, devraient constituer la toile de fond sur laquelle examiner ultérieurement des valeurs limites plus restrictives du bruit de roulement.

8. Au cours du débat, les participants ont soulevé la question des pneumatiques rechapés, notamment pour les véhicules utilitaires. Le GRB a fait remarquer que, dans les conditions

réelles d'exploitation, environ 60 % des camions et 80 % des remorques roulaient avec des pneus rechapés. Tout en n'ignorant pas les difficultés qui se poseraient, le GRB a estimé qu'un des objectifs futurs consistait à soumettre également les pneus rechapés aux limitations en matière de bruit de roulement.

9. Clôture du débat sur la proposition de projet de règlement, le GRB a invité le secrétariat à faire la synthèse des documents TRANS/WP.29/GRB/2000/4 et Add.1, et TRANS/WP.29/GRB/2001/3, ainsi que des amendements adoptés au cours de la session, lesquels sont reproduits à l'annexe 2 du présent rapport. En ce qui concerne les dispositions préliminaires du document TRANS/WP.29/GRB/2001/3, le GRB est convenu de les baser sur la Directive 2001/43/CE de la CE. Pour gagner du temps, le GRB est également convenu que la synthèse des propositions serait établie sous la forme d'un document de travail du WP.29 et soumise au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leurs sessions de mars 2002.

10. L'expert de l'Allemagne a accepté d'aider le secrétariat à confronter le document de synthèse et la Directive 2001/43/CE. En outre, afin de permettre toute correction finale nécessaire, le GRB est convenu d'examiner la proposition à sa prochaine session et, le cas échéant, de communiquer au WP.29 et à l'AC.1 toutes ses corrections sous la forme d'un document informel. (Note du secrétariat: La proposition de nouveau projet de règlement est publiée sous la cote TRANS/WP.29/2002/7.)

AMENDEMENTS À DES RÈGLEMENTS CEE

- a) Règlement n° 51 – modification
(Bruit émis par les véhicules des catégories M et N)

Documents: TRANS/WP.29/GRB/2001/2/Rev.1; TRANS/WP.29/GRB/2001/4; TRANS/WP.29/GRB/2001/5; TRANS/WP.29/GRB/2001/6; documents informels n^{os} 2, 6, 7, 8, 9, 11 et 12 (voir l'annexe 1 du présent rapport)

11. Pour l'examen de ce point, le GRB a accepté la suggestion faite par le Président de commencer par la présentation des documents informels relatifs aux études sur les méthodes de mesure des émissions sonores et de passer ensuite à l'étude minutieuse des réponses au questionnaire portant sur la nécessité d'une procédure d'essai améliorée.

12. L'expert des Pays-Bas a présenté les résultats d'une étude pilote concernant l'augmentation des émissions sonores des camionnettes de livraison et des véhicules légers à moteur à combustion – allumage dans la circulation urbaine (document informel n° 12). Il a fait valoir que si la tendance du passé se poursuivait ces véhicules devraient constituer une source majeure de bruit de la circulation dès 2004. Il a donc proposé d'harmoniser les limites applicables à ces véhicules avec celles applicables aux voitures de tourisme, et il a indiqué que les véhicules dont le niveau d'émissions sonores était inférieur à 78 dB (A) étaient non seulement disponibles mais abordables.

13. L'expert du Japon a présenté au GRB les résultats d'une enquête sur les méthodes d'essai pour mesurer le bruit de passage dans des conditions de conduite en ville (document informel n° 6). Cette enquête a montré le peu de corrélation entre la méthode d'essai actuelle du Règlement n° 51, série 02 d'amendements, et les conditions de conduite en ville. Bien que

les méthodes proposées par l'Allemagne, les Pays-Bas et l'ISO aient donné de meilleurs résultats, l'enquête susmentionnée a permis de proposer des modifications aux propositions de l'Allemagne et de l'ISO, et de renforcer ainsi la corrélation qui existe entre elles.

14. L'expert de l'ISO a présenté le document informel n° 11, qui a éclairé le GRB sur l'état d'avancement des travaux du groupe de travail ISO/TC43/SC1/WG42. Il a indiqué que les propositions soumises au GRB par l'Allemagne, les Pays-Bas et l'ISO (documents informels n°s 3, 9 et 10 de la trente-quatrième session) avaient fait l'objet d'un vote et que les dernières données expérimentales exposées par le Japon avaient également été prises en considération. Selon lui, le WG.42 pourrait établir un projet de norme internationale au plus tôt d'ici à la fin 2002. Il a également rappelé qu'outre les activités susmentionnées le WG.42 examinait les spécifications en matière de surface d'essai, ainsi que les essais en matière de bruit des véhicules à l'arrêt, que l'on utilise pour la vérification du bruit d'échappement produit par les véhicules en service.

15. Évaluant les réponses données au questionnaire portant sur une méthode d'essai pour la mise à jour du Règlement n° 51, le GRB s'est fondé sur la synthèse qui en a été faite dans le document TRANS/WP.29/2001/5, ainsi que sur les autres réponses reçues de la Fédération de Russie, de la Slovaquie, du Groupe de travail ISO/TC43/SC1/WG42 et de l'OICA (documents informels n°s 2, 9, 7 et 8). Afin de faciliter le débat, les experts concernés ont brièvement présenté les documents informels. Pour chacune des 15 questions, le Président a fait la synthèse des débats, laquelle figure à l'annexe 3 du présent rapport.

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

Documents: TRANS/WP.29/GRB/2001/7; TRANS/WP.29/GRB/2001/9; documents informels n°s 1 et 13 (voir l'annexe 1 du présent rapport)

16. L'expert de la Fédération de Russie a présenté le document TRANS/WP.29/GRB/2001/7 et a justifié les amendements proposés. Il a également indiqué les objectifs de sa proposition parue sous la cote TRANS/WP.29/GRB/2001/9, qui avait été établie à l'invitation du GRB lors de sa trente-quatrième session (TRANS/WP.29/GRB/32, par. 36). Grâce au document informel n° 1, cette proposition était également disponible en russe.

17. Au cours du débat, l'expert du CLEPA a rappelé que les précédentes tentatives d'extension du domaine d'application du Règlement aux véhicules lourds avaient échoué et il a déclaré que, pour son organisation, le besoin d'une telle extension ne se faisait nullement sentir sur le marché international. Il a ajouté que le Règlement fonctionnait bien sous sa forme actuelle et que, malgré quelques problèmes d'interprétation, il n'y avait aucune urgence à envisager un amendement.

18. Dans sa réponse, l'expert de la Fédération de Russie a indiqué que la nécessité d'étendre le domaine d'application du Règlement avait été relevée dans son pays, et il a proposé de permettre cette extension au moins aux véhicules de la catégorie M2. Tout en prenant acte de ce point de vue, le GRB est convenu de conserver inchangé le domaine d'application du Règlement n° 59 et de supprimer l'amendement proposé au paragraphe 1 du document TRANS/WP.29/GRB/2001/7.

19. En ce qui concerne les propositions figurant dans le document TRANS/WP.29/GRB/2001/9, le GRB est convenu de supprimer les amendements portant sur

les paragraphes 3.4 et 4.1.3, et il a décidé de mettre les paragraphes 2.3, 4.1.2 et 6.1.1.3 à 6.1.1.7 entre crochets pour indiquer qu'ils seraient réexaminés. En outre, le GRB a adopté les amendements au paragraphe 6.1.1 ci-après:

Paragraphe 6.1.1, modifier comme suit:

«6.1.1 Le dispositif silencieux d'échappement non d'origine doit être conçu et construit, et doit pouvoir être monté de telle manière que:²»

20. Pour éclairer les participants sur le Code d'identification mondiale du fabricant d'équipement (WPMI) qui a été proposé pour le marquage des dispositifs silencieux de remplacement dans le paragraphe 4.1.2 du document TRANS/WP.29/GRB/2001/9, l'expert de l'ISO a distribué le document informel n° 13, qui comprend la norme ISO 4100:1980.

21. Clôturant le débat sur cette question, le Président a invité le CLEPA à passer en revue les amendements proposés par la Fédération de Russie et à soumettre au GRB pour examen, à sa prochaine session, une proposition d'amendement au Règlement n° 59 prenant en considération la position de la Fédération de Russie.

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

22. Outre les renseignements fournis par la Communauté européenne (voir le paragraphe 3 ci-dessus), il n'a pas été présenté d'autres informations.

FUTURS RÈGLEMENTS TECHNIQUES MONDIAUX ADMISSIBLES

23. Le GRB a relevé les renseignements fournis par le secrétariat, selon lesquels le WP.29 et le Comité exécutif de l'Accord mondial (AC.3) continuaient à examiner les priorités pour l'établissement de futurs Règlements techniques mondiaux (GTR). Le Groupe de travail est convenu de maintenir cette question à l'ordre du jour de la session et d'attendre les directives du WP.29 et de l'AC.3 en matière d'harmonisation mondiale de la lutte contre le bruit émis par les véhicules.

ÉLECTION DU BUREAU

24. À la suite de l'annonce faite par le Secrétaire à l'ouverture de la session et conformément à l'article 13 du Règlement intérieur (TRANS/WP.29/690), le GRB a procédé à l'élection du Bureau au cours de sa séance du matin, le vendredi 14 septembre 2001, et il a réélu M. H. Löffelholz (Allemagne) pour les deux sessions prévues en 2002.

QUESTIONS DIVERSES

25. Le Groupe de travail n'a reçu aucune proposition.

ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SESSION

26. Pour la trente-sixième session, prévue à Genève du 26 février (14 h 30) au 1^{er} mars 2002 (17 h 30)¹:

1. Proposition de nouveau projet de règlement relatif au bruit de roulement
2. Amendements à des Règlements CEE
 - 2.1 Règlement n° 51 – modification (Bruit émis par les véhicules des catégories M et N)
 - 2.2 Règlement n° 59 – (Dispositifs silencieux de remplacement)
3. Échange de renseignements sur les prescriptions nationales et internationales en matière de niveaux sonores²
4. Futurs Règlements techniques mondiaux admissibles (GTR)
5. Questions diverses.

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

² Les délégations sont invitées à présenter par écrit des communications concises sur l'évolution récente de leurs prescriptions nationales et, si nécessaire, à les compléter oralement.

Annexe 1LISTE DES DOCUMENTS INFORMELS DISTRIBUÉS SANS COTE
PENDANT LA SESSION

N°	Auteur	Point de l'ordre du jour	Langue	Titre
1.	Fédération de Russie	2.2	A/R	Proposals for draft amendments to the ECE Regulation No. 59
2.	Fédération de Russie	2.1	A	Answers prepared by the Expert from the Russian Federation on questionnaire concerning development of the ECE Regulation No. 51
3.	Royaume-Uni	1	A	Tyres and Traffic Noise
4.	ISO	1	A	Tyres – coast-by-method for measurement of tyre/road sound emission
5.	Communauté européenne	1	A/F	Directive 2001/43/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001 modifiant la Directive 92/23/CEE du Conseil relative aux pneumatiques des véhicules à moteur et de leurs remorques ainsi qu'à leur montage
6.	Japon	2.1	A	Study on Pass-by Noise Testing Methods Incorporating Urban Driving Conditions
7.	ISO	2.1	A	Response by ISO/TC43/SC1/WG42 to the questionnaire concerning the development of ECE Regulation No. 51
8.	OICA	2.1	A	OICA answers to the list of questions set up by GRB-34 regarding a new test method for updating Regulation No. 51
9.	Slovaquie	2.1	A	Replies to the questionnaire concerning the development of Regulation No. 51 prepared by the expert from Slovakia

10.	Royaume-Uni	1	A	Proposal for a new draft Regulation: Uniform provisions concerning the approval of tyres with regard to rolling sound emission (Proposal for draft amendments to documents TRANS/WP.29/GRB/2000/4 and Add.1)
11.	ISO	2.1	A	Status of the work by the ISO/TC43/SC1/WG42 Measurement of noise emitted from road vehicles
12.	Pays-Bas	2.1	A	The concern for the urban traffic noise emission of delivery vans and diesels
13.	ISO	2.2	A	International standard ISO 4100:1980 Road vehicles – World parts manufacturer identifier (WPMI) code

Annexe 2

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

(Amendements aux documents TRANS/WP.29/GRB/2000/4 et Add.1,
adoptés par le GRB lors de sa trente-cinquième session)

Paragraphe 1.1, modifier comme suit:

«1.1 Le présent Règlement s'applique aux nouveaux pneumatiques conçus principalement pour les véhicules routiers des catégories M, N et O fabriqués à dater du 1^{er} octobre 1980. Il ne s'applique cependant pas:».

Annexe 1,

Insérer un nouveau point 6, ainsi libellé:

«6. Niveau sonore conformément aux paragraphes 4.4 et 4.5 de l'annexe 3 du Règlement n° XXX: ... dB (A) à une vitesse de référence de 70/80 km/h²».

Points 6 (ancien) à 13, renuméroter 7 à 14.

Annexe 3, paragraphe 4.2, supprimer la mention «(non corrigé en fonction de la température)».

Insérer une nouvelle Annexe 3 – Appendice, ainsi libellée:

«Annexe 3 – Appendice

PROCÈS-VERBAL D'ESSAI

Première partie – Procès-verbal

1. Instance ou Service technique chargé de l'homologation:
2. Nom et adresse du demandeur:
.....
3. N° du procès-verbal d'essai:
4. Raison sociale du fabricant et marque commerciale ou désignation commerciale:
.....
5. Classe de pneumatique (C1, C2 ou C3):
6. Catégorie d'utilisation:

7. Niveau sonore conformément aux paragraphes 4.4 et 4.5 de l'annexe 3: dB (A)
à une vitesse de référence de 70/80 km/h¹

8. Commentaires éventuels:
.....
.....

9. Date:

10. Signature:

Deuxième partie – Données relatives à l'essai

1. Date de l'essai:

2. Véhicule d'essai (marque, modèle, année, modifications, etc.):
.....
.....

2.1 Empattement du véhicule d'essai: mm

3. Emplacement de la piste d'essai:

3.1 Date d'homologation de la piste selon la norme ISO 10844:1994:

3.2 Émanant de:

3.3 Méthode d'homologation:

4. Détails relatifs à l'essai des pneumatiques:

4.1 Dimensions des pneumatiques:

4.2 Description de l'entretien des pneumatiques:

4.3 Pression de gonflage de référence: kPa

4.4 Données de l'essai:

	Avant gauche	Avant droit	Arrière gauche	Arrière droit
Masse (kg)				
Indice de charge du pneumatique (%)				
Pression de gonflage (à froid) (kPa)				

¹ Rayer la mention inutile.

4.5 Code de la largeur des jantes d'essai:

4.6 Type de capteurs de température:

5. Résultats d'essais valables:

Passage n°	Vitesse km/h	Sens	Niveau sonore gauche ² mesuré en dB (A)	Niveau sonore droit ² mesuré en dB (A)	Temp. de l'air °C	Temp. de la piste °C	Niveau sonore gauche ² corrigé en fonction de la temp. en dB (A)	Niveau sonore droit ² corrigé en fonction de la temp. en dB (A)	Commen- taires
1									
2									
3									
4									
5									
6									
7									
8									

5.1 Pente de la ligne de régression:

5.2 Niveau sonore après correction en fonction de la température conformément
au paragraphe 4.3 de l'annexe 3:..... dB (A)»

² Par rapport au véhicule.

Annexe 3

CONCLUSIONS DU GRB À LA SUITE DE L'EXAMEN DES RÉPONSES
DONNÉES AU QUESTIONNAIRE PORTANT SUR UNE MÉTHODE
D'ESSAI POUR LA MISE À JOUR DU RÈGLEMENT N° 51

Note: Récapitulation, par le Président, des conclusions (C) auxquelles a abouti le GRB lors de sa trente-cinquième session, sur la base des réponses aux questions (Q) figurant dans le document TRANS/WP.29/2001/5 et dans les documents informels n^{os} 2, 7, 8 et 9.

Q1: Quelles sources de bruit faut-il considérer?

- Principalement le bruit de propulsion?
- Le bruit de propulsion et le bruit de roulement?
- Principalement le bruit de roulement?

C1: Le bruit du véhicule dans son ensemble, à savoir le bruit de propulsion et le bruit de roulement.

Q2: Est-il raisonnable de prévoir un essai à vitesse constante lorsque le résultat dépend principalement du bruit de roulement?

C2: Oui, même si certains préféreraient fixer une limite séparée pour les essais à vitesse constante.

Q3: Est-il raisonnable de tenir compte du bruit de roulement lorsque le fabricant peut choisir les pneumatiques d'essai?

C3: Oui, à condition que le fabricant ait l'obligation de sélectionner un pneumatique conçu pour le véhicule.

Q4: Quels types de voies faut-il considérer?

- Les rues des quartiers résidentiels?
- Les grandes artères urbaines?

C4: Les axes de circulation urbains, y compris ceux des quartiers résidentiels.

Q5: Quel intervalle de vitesse des véhicules faut-il retenir?

C5: Différentes vitesses en fonction des différentes catégories de véhicules (environ 50 km/h pour les véhicules de tourisme et environ 35 km/h pour les camions); il faudrait peut-être prévoir un essai pour les véhicules à l'arrêt, moteur tournant au ralenti.

- Q6: Comment faut-il définir l'accélération à atteindre?
- C6: L'accélération à atteindre doit correspondre aux conditions de circulation réelles.
- Q7: Quelle est l'accélération limite permettant d'éviter un bruit de pneumatiques excessif dû au couple?
- C7: Environ 2 m/s^2 .
- Q8: Lorsque le véhicule est soumis à un essai avec chargement partiel, faut-il effectuer un autre essai pour mesurer la qualité acoustique des dispositifs silencieux?
- C8: La réponse doit être nuancée dans la mesure où la nécessité d'effectuer un autre essai dépend de la réalisation du premier essai. Si l'on choisit de réaliser l'essai à pleins gaz, il n'est nullement besoin d'en réaliser un autre pour mesurer la qualité acoustique des dispositifs silencieux.
- Q9: Est-il indiqué d'effectuer l'essai d'accélération à vitesse du véhicule fixe puisque le fonctionnement du changement de vitesse dépend de la vitesse du moteur plutôt que de la vitesse du véhicule?
- C9: Il convient d'effectuer l'essai à la vitesse du véhicule fixe pour les véhicules de tourisme et à la vitesse du moteur pour les véhicules lourds.
- Q10: Quel est le but final de la réglementation du bruit des véhicules?
- Quand le véhicule est-il suffisamment silencieux?
 - Quelles sont les limites en matière de sécurité?
- C10: Il est impossible de donner des chiffres, mais la réglementation vise à réduire le bruit au maximum afin d'atteindre un niveau de pollution sonore «socialement acceptable».
- Q11: Faut-il disposer d'autres spécifications empêchant les fraudes par détection du cycle d'essai?
- C11: Non. Si la méthode d'essai représente les conditions de conduite en ville, elle ne donnera pas de résultats optimaux.
- Q12: Comment peut-on concilier l'adoption de nouvelles limites avec les nouvelles procédures d'essai?
- C12: Il faudra certainement procéder en deux étapes, mais la question devrait être laissée ouverte.

Q13: Est-il bénéfique du point de vue de l'environnement de prendre la moyenne des valeurs d'essai?

C13: Les avis sont partagés, mais la plupart des intervenants désapprouvent la prise en compte de cette moyenne.

Q14: Lorsque l'essai est affecté par le bruit de roulement, les limites doivent-elles dépendre de la largeur des pneumatiques?

C14: Oui, peut-être, pour une période transitoire. Dans la pratique, la réponse à cette question dépend de la réponse donnée à la question 12.

Q15: Quelles doivent être les conditions des essais, et leurs précisions?

C15: Les délégations devraient faire des propositions détaillées dans le cadre du Groupe de travail ISO/TC43/SC1/WG42.
