

**Conseil économique et social**

Distr. générale
28 juin 2010
Français
Original: anglais
Anglais et français seulement

Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

**Forum mondial de l'harmonisation des Règlements
concernant les véhicules****Groupe de travail du bruit****Cinquante-deuxième session**

Genève, 6-8 septembre 2010

Point 2 de l'ordre du jour provisoire

Règlement n° 41**(Bruit émis par les motocycles)****Proposition de projet d'amendement au Règlement n° 41****Communication de l'expert de l'Organisation internationale
de normalisation (ISO)***

Le texte reproduit ci-après a été établi par l'expert de l'Organisation internationale de normalisation (ISO) à partir du document informel GRB-50-02 distribué à la quarante-huitième session du Groupe de travail du bruit (GRB) (voir le rapport ECE/TRANS/WP.29/GRB/48, par. 4). Les modifications qu'il est proposé d'apporter aux dispositions actuelles du Règlement sont signalées en caractères gras.

* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2006-2010 (ECE/TRANS/166/Add.1, activité 02.4), le Forum mondial élabore, harmonise et actualise les Règlements afin d'améliorer les caractéristiques des véhicules. Le présent document est soumis en vertu de ce mandat.

I. Proposition

Paragraphe 6.2.1.1, modifier comme suit:

«6.2.1.1 La mesure du bruit provoqué par le type de motorcycle présenté à l'homologation sera effectuée conformément aux deux méthodes décrites à l'annexe 3 du présent Règlement pour le motorcycle en marche et pour le motorcycle à l'arrêt 3; **dans le cas d'un motorcycle sur lequel il n'y a pas de moteur à combustion interne en fonctionnement à l'arrêt, la mesure du bruit émis s'effectuera uniquement lorsque le motorcycle est en marche.**».

II. Justification

1. La mesure du bruit à l'arrêt doit permettre d'indiquer une valeur de référence aux autorités routières et à la police. Avec les véhicules sur lesquels il n'y a pas de moteur à combustion interne en fonctionnement à l'arrêt, ou sur lesquels ce dernier n'a pas un fonctionnement prévisible dans les mêmes conditions, il est impossible d'obtenir des résultats certains exploitables à des fins de contrôle. Parmi ces véhicules figurent notamment les véhicules à pile à combustible, les véhicules équipés d'un système arrêt-démarrage automatique, les véhicules hybrides, les véhicules à recharge extérieure et les véhicules électriques.

2. La modification qu'il est proposé d'apporter au texte du paragraphe susmentionné permet d'indiquer précisément quels véhicules doivent être soumis à l'essai à l'arrêt. Elle permet en outre d'éviter d'apporter des modifications à l'annexe dans laquelle est décrite la procédure d'essai à l'arrêt.
