



Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

**Forum mondial de l'harmonisation
des Règlements concernant les véhicules**

Groupe de travail du bruit

Soixante-neuvième session

Genève, 22-25 janvier 2019

Point 4 a) de l'ordre du jour provisoire

Règlement ONU n° 51 (Bruit des véhicules des catégories M et N) :**Extension****Proposition de complément 6 à la série 03 d'amendements
au Règlement ONU n° 51 (Bruit des véhicules
des catégories M et N)****Communication du groupe de travail informel des prescriptions
supplémentaires concernant les émissions sonores***

Le texte ci-après, établi par le groupe de travail informel des prescriptions supplémentaires concernant les émissions sonores (PSES), a pour objet d'introduire une disposition transitoire (semblable à celle introduite dans le complément 3) dans les compléments 4 et 5 à la série 03 d'amendements au Règlement ONU n° 51, de corriger un renvoi et de préciser les prescriptions applicables au bruit à l'arrêt. Les modifications proposées se fondent sur le projet de complément 5 à la série 03 d'amendements au Règlement ONU n° 51, qui a été adopté par le Groupe de travail du bruit à sa soixante-huitième session (ECE/TRANS/WP.29/GRB/2018/10). Les modifications figurent en caractères gras pour les ajouts et biffés pour les suppressions.

* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2018-2019 (ECE/TRANS/274, par. 123, et ECE/TRANS/2018/21/Add.1, module 3), le Forum mondial a pour mission d'élaborer, d'harmoniser et de mettre à jour les Règlements ONU en vue d'améliorer les caractéristiques fonctionnelles des véhicules. Le présent document est soumis en vertu de ce mandat.



I. Proposition

Insérer un nouveau paragraphe, libellé comme suit :

« **11.12** Jusqu'au 1^{er} mai 2020, le complément 6 ne s'applique pas aux homologations existantes accordées initialement avant la date d'entrée en vigueur du complément 6. ».

Annexe 3, paragraphe 3.2.5.3, lire :

« 3.2.5.3 Mesure du bruit à proximité de l'échappement (voir la figure 3a 2 de l'appendice de l'annexe 3). ».

Annexe 3, paragraphe 3.2.5.3.2.1, lire :

« 3.2.5.3.2.1 Régime moteur recherché

Le régime moteur recherché se définit comme suit :

- a) 75 % du régime nominal S pour les véhicules dont le régime moteur nominal $\leq 5\ 000$ tr/min ;
- b) 3 750 tr/min pour les véhicules dont le régime moteur nominal $> 5\ 000$ tr/min et $< 7\ 500$ tr/min ;
- c) 50 % du régime nominal S pour les véhicules dont le régime moteur nominal $\geq 7\ 500$ tr/min.

Si le véhicule ne peut pas atteindre le régime indiqué ci-dessus, le régime recherché doit être de 5 % inférieur au régime maximal possible pendant l'essai à l'arrêt.

Pour les véhicules dont le régime moteur est une valeur fixe (notamment les véhicules hybrides série) supérieure ou inférieure au régime moteur recherché, qui ne peut pas être modifiée au moyen de l'accélérateur, l'essai est effectué au régime moteur fixe. ».

Annexe 3, paragraphe 3.2.6, lire :

« 3.2.6 Résultats

Trois mesures au moins doivent être effectuées pour chaque position d'essai (**sortie d'échappement**). Le niveau sonore maximal pondéré selon la courbe A relevé lors de chacune des trois mesures doit être consigné. Les trois premiers résultats valides de mesures consécutives, situés dans une fourchette de 2 dB(A), après suppression des résultats non valides (voir par. 2.1, hormis les spécifications concernant le terrain d'essai), sont utilisés pour calculer le résultat final pour une position de mesure donnée.

Pour chacune des sorties d'échappement, le résultat de l'essai est la moyenne arithmétique des trois valeurs valables obtenues, arrondie au chiffre entier le plus proche (par exemple, 73 pour 72,5, et 72 pour 72,4).

Sur les véhicules équipés de sorties d'échappement multiples, la valeur de pression acoustique retenue est celle relevée sur la sortie présentant la pression acoustique moyenne la plus élevée.

Sur les véhicules équipés d'un système d'échappement à modes multiples et d'une commande manuelle de mode, la valeur de pression acoustique retenue est celle obtenue dans le mode présentant la pression acoustique moyenne la plus élevée.

~~Le résultat final est le niveau sonore maximal, pour toutes les positions de mesure et les trois résultats de mesure. ».~~

II. Justification

Texte principal, paragraphe 11.12

1. En raison de la révision 3 de l'Accord de 1958 et de l'introduction d'une disposition transitoire dans le complément 3, il est nécessaire d'introduire également une disposition transitoire dans le complément 6. La date de mise en application indiquée dans le complément 6 est la même que dans le complément 3.

Annexe 3, paragraphe 3.2.5.3

2. Le renvoi à la figure a été modifié.

Annexe 3, paragraphe 3.2.5.3.2.1

3. Tout véhicule équipé d'un moteur à combustion interne pouvant fonctionner quand le véhicule est à l'arrêt doit avoir un mode d'essai valide pour le bruit à l'arrêt. Certains véhicules ne peuvent pas atteindre le régime moteur recherché en raison de la technologie dont ils sont équipés, par exemple les véhicules électriques à autonomie prolongée ou les véhicules électriques hybrides (VEH), dans lesquels le moteur fonctionne comme un générateur électrique. Cette spécification a été ajoutée pour ce type de véhicules afin que leur régime moteur à l'arrêt soit approprié pour l'essai.

Annexe 3, paragraphe 3.2.6

4. Les résultats des mesures au niveau d'une sortie d'échappement et les résultats notifiés pour plusieurs sorties et modes sont décrits de manière plus précise. Un texte révisé concernant le calcul du résultat final et le traitement des résultats a été ajouté de manière à s'aligner sur les pratiques générales de mesure du son et les résultats moyens, comme le prévoit le Règlement ONU n° 51 pour les essais en marche, et sur les dispositions relatives aux essais à l'arrêt figurant dans d'autres Règlements ONU, tels que les Règlements ONU n° 9 et n° 41, ou dans des normes de l'Organisation internationale de normalisation (ISO).
