



---

**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-deuxième session**

Genève, 1-3 septembre 2015

Point 3 de l'ordre du jour provisoire

**Règlement n° 41 (Émissions sonores des motocycles) : faits récents****Proposition de complément 4 à la série 04  
d'amendements au Règlement n° 41****Communication de l'expert de l'Association internationale  
des constructeurs de motocycles\***

Le texte reproduit ci-après, établi par l'expert de l'Association internationale des constructeurs de motocycles (AICM) sur la base du document informel GRB-61-11, vise à expliciter officiellement l'interprétation de la conformité de la production au sens du Règlement n° 41, comme convenu à la cinquante-sixième session du Groupe de travail du bruit (ECE/TRANS/WP.29/GRB/54, par. 5). Les modifications qu'il est proposé d'apporter au texte actuel sont signalées en caractères gras pour les ajouts et biffés pour les suppressions.

---

\* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2012-2016 (ECE/TRANS/224, par. 94 et ECE/TRANS/2012/12, activité 02.4), le Forum mondial a pour mission d'élaborer, d'harmoniser et de mettre à jour les Règlements en vue d'améliorer les caractéristiques fonctionnelles des véhicules. Le présent document est soumis en vertu de ce mandat.



## I. Proposition

Paragraphe 8.2, modifier comme suit :

« 8.2 Afin de vérifier que les conditions énoncées ci-dessus sont remplies, un échantillon de motorcycle est prélevé sur la chaîne de production du type homologué conformément au présent Règlement. Les valeurs du niveau sonore relevées et traitées ( $L_{\text{urban}}$  et  $L_{\text{wot}}$ ) selon la méthode définie à l'annexe 3, avec le ou les mêmes rapports et la ou les mêmes distances de préaccélération que lors de l'essai d'homologation de type initial, arrondies au chiffre entier le plus proche, ne doivent pas dépasser de plus de 3,0 dB(A) les valeurs relevées et traitées au moment de l'homologation de type. ~~En outre,  $L_{\text{urban}}$  ne doit pas dépasser de plus de 1,0 dB(A) les limites définies à l'annexe 6 du présent Règlement. et  $L_{\text{wot}}$ , suivant l'exemple du paragraphe 6.2.3, ne doit pas dépasser la valeur limite de  $L_{\text{urban}}$  de plus de 6,0 dB(A).~~ ».

## II. Justification

1. La présente proposition rappelle l'interprétation faite par le GRB de la conformité de la production et vise à garantir que toutes les parties faisant usage de la série 04 d'amendements au Règlement n° 41 puissent y avoir accès, et pas uniquement les personnes ayant pris connaissance du rapport de la cinquante-sixième session du GRB (ECE/TRANS/WP.29/GRB/54, par. 5), dans lequel on peut lire :

« 5. L'expert de l'AICM a demandé au Groupe de travail, à propos du paragraphe 8.2 (conformité de la production), si la tolérance de 1 dBA s'appliquait aussi bien au niveau de pression acoustique pondéré A maximum qui représentait la conduite urbaine ( $L_{\text{urban}}$ ) qu'au niveau de pression acoustique en position pleins gaz ( $L_{\text{wot}}$ ). Le Groupe de travail est convenu qu'en l'état actuel des choses le paragraphe 6.2.3 (caractéristiques des niveaux sonores) indiquait clairement que  $L_{\text{wot}}$  ne devait pas dépasser la valeur limite de  $L_{\text{urban}}$  de plus de 5 dB et que si l'on appliquait la tolérance de 1 dB à  $L_{\text{urban}}$ , comme dans l'annexe 6, elle s'appliquait automatiquement aussi à  $L_{\text{wot}}$ . ».

2. Des représentants de l'industrie ont relevé avec préoccupation que certaines autorités d'homologation de type étaient susceptibles de ne pas accorder aux constructeurs le 1 dB supplémentaire pour la valeur  $L_{\text{wot}}$  mesurée lors des essais de conformité de la production, étant donné que des modifications avaient été apportées à l'annexe 6 de la série 04 d'amendements au Règlement n° 41. À la cinquante-sixième session du GRB, il a été convenu que l'interprétation du Groupe serait consignée dans le rapport et qu'il pourrait y être fait référence par les acteurs du secteur et les autorités d'homologation de type, selon que de besoin.

3. Selon l'AICM, au terme d'une période de deux ans, il est possible que certains membres du personnel issus de l'industrie et des autorités d'homologation de type ne soient pas au fait de l'interprétation ci-dessus et de son application dans le cadre des homologations. C'est pourquoi l'AICM propose de formuler expressément cette interprétation dans la série 04 d'amendements au Règlement n° 41.