



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Forum mondial de l'harmonisation
des Règlements concernant les véhicules****175^e session**

Genève, 19-22 juin 2018

Point 4.9.1 de l'ordre du jour provisoire

Accord de 1958 :**Examen de projets d'amendements****à des Règlements ONU existants, soumis par le GRB****Proposition de complément 4 à la série 02 d'amendements
au Règlement ONU n° 63 (Bruit émis par les cyclomoteurs)****Communication du Groupe de travail du bruit****

Le texte ci-après, établi par le Groupe de travail du bruit (GRB) à sa soixante-septième session (ECE/TRANS/WP.29/GRB/65, par. 14), est fondé sur le document ECE/TRANS/WP.29/GRB/2018/4, non modifié. Il est soumis au Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) et au Comité d'administration de l'Accord de 1958 (AC.1) pour examen à leurs sessions de juin 2018.

* Retirage pour raisons techniques (9 mai 2018).

** 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, activité 3.1), 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.



Proposition de complément 4 à la série 02 d'amendements au Règlement ONU n° 63 (Bruit émis par les cyclomoteurs)

Paragraphe 1, lire :

« 1. **Domaine d'application**

Le présent Règlement s'applique aux émissions sonores des véhicules de la catégorie L₁¹. Les véhicules électriques purs, y compris les véhicules à propulsion électrique auxiliaire, sont exclus du champ d'application du présent Règlement. ».

Annexe 3,

Paragraphe 2.2.1, lire :

« 2.2.1 État général

Avant qu'il soit procédé aux mesures, le moteur est porté à son état normal de fonctionnement en ce qui concerne :

- a) Les températures ;
- b) Les réglages ;
- c) Le carburant ;
- d) Les bougies, le(s) carburateur(s), etc., (selon qu'il convient).

Si le véhicule est équipé de ventilateurs à enclenchement automatique, leur fonctionnement ne doit pas être perturbé pendant la mesure des émissions sonores.

Si le véhicule est équipé de dispositifs qui ne sont pas nécessaires à sa propulsion mais qui sont utilisés quand le véhicule est en circulation normale sur route, ces dispositifs doivent être en fonctionnement conformément aux spécifications du fabricant.

Dans le cas des moteurs à air comprimé, l'état normal de fonctionnement, qui diffère de l'état susmentionné dans le présent paragraphe, doit être convenu entre le fabricant et l'autorité d'homologation de type et être annexé à la demande d'homologation de type présentée par le fabricant en application du présent Règlement. ».

Paragraphe 3.1.2.1, lire :

« 3.1.2.1 Exécution de l'essai d'accélération

Le véhicule est amené, à la vitesse stabilisée définie ci-dessous, jusqu'à la ligne AA'. Dès que l'avant du véhicule franchit cette ligne, la commande d'accélérateur est actionnée à fond aussi rapidement que possible et maintenue dans cette position jusqu'à ce que l'arrière du véhicule dépasse la ligne BB', puis ramenée aussi rapidement que possible à la position du ralenti.

Pour toutes les mesures, le véhicule est conduit en ligne droite sur la piste d'essai de telle manière que son plan longitudinal médian suive d'aussi près que possible la ligne CC'. ».

Paragraphe 3.2.3.2, lire :

« 3.2.3.2 Position et préparation du véhicule

Avant le début des mesures, le moteur du véhicule est porté à sa température de fonctionnement normale, s'il s'agit d'un moteur à combustion interne, ou à son état normal de fonctionnement, s'il s'agit d'un moteur à air comprimé. Si le véhicule est doté de ventilateurs à commande automatique, leurs réglages ne doivent pas être modifiés pour la mesure du niveau sonore.

Durant les mesures, la commande de la boîte de vitesses est au point mort. Dans le cas où il est impossible de désaccoupler la transmission, on doit faire en sorte que la roue motrice du véhicule puisse tourner à vide, par exemple en mettant ce dernier sur sa béquille. ».

Paragraphe 3.2.3.3.2.2, lire :

« 3.2.3.3.2.2 Le régime moteur est progressivement augmenté pour passer du ralenti au régime recherché et ensuite maintenu constant dans une fourchette de ± 5 %. Ensuite, la commande d'accélérateur est relâchée rapidement de façon que le régime revienne au ralenti. La pression acoustique est mesurée alors que le moteur tourne à régime constant pendant au moins 1 s et pendant la totalité de la décélération. C'est la valeur acoustique la plus élevée qui est retenue.

Une mesure est considérée comme valable à condition que le régime du moteur pendant l'essai ne s'écarte pas du régime recherché de ± 5 % pendant au moins 1 s. ».

Paragraphe 4.2, lire :

« 4.2 Afin de faciliter les essais de vérification de la conformité des véhicules en circulation, il est admis que les données ci-après relatives aux mesures de la pression acoustique effectuées conformément au paragraphe 3.1 de l'annexe 3 sur un véhicule en marche constituent les données de référence du contrôle de la conformité en circulation :

- a) Le rapport i) ou, pour les véhicules soumis à essai sur des rapports non verrouillés, la position du sélecteur de vitesse retenue pour l'essai ;
- b) La vitesse v_{AA} du véhicule, en km/h, au début de l'accélération à pleins gaz ou de l'essai d'accélération, la commande d'accélérateur étant actionnée à fond, sur le rapport i) ;
- c) Le résultat final de l'essai, en dB(A), tel que déterminé conformément au paragraphe 3.1.4 de la présente annexe. ».

Paragraphe 5.1.4.2.6, lire :

« 5.1.4.2.6 La puissance indiquée par le dynamomètre doit être égale à 50 % de la puissance mesurée, la commande d'accélérateur étant actionnée à fond, à 75 % du régime nominal tel que défini au paragraphe 2.7 du présent Règlement. ».

Annexe 4, lire :

« Annexe 4

Limites maximales du niveau sonore (véhicules neufs)

| Vitesse maximale par construction exprimée en km/h | Valeurs limites du niveau sonore exprimées en dB(A) |
|---|---|
| ≤ 25 | 66 |
| > 25 | 71 |
| Sur les cycles à pédales, équipés d'une propulsion auxiliaire autre qu'électrique, dont la fonction principale est de fournir une assistance au pédalage, la propulsion auxiliaire est coupée lorsque le véhicule atteint une vitesse ≤ 25 km/h. | 63 |

. ».