



---

**Commission économique pour l'Europe**

Comité des transports intérieurs

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

Groupe de travail du bruit et des pneumatiques

**Quatre-vingtième session**

Genève, 17-20 septembre 2024

Point 5 de l'ordre du jour provisoire

**Règlement ONU n° 138 (Véhicules à moteur silencieux)****Proposition de complément 1 à la série 02 d'amendements  
au Règlement ONU n° 138****Communication de l'expert du Japon\***

Le texte ci-après, établi par l'expert du Japon, vise à faire ressortir clairement ce que l'équipe spéciale des véhicules à moteur silencieux (équipe QRTV) entendait mettre en place à la conclusion de ses travaux. Les modifications qu'il est proposé d'apporter au texte actuel du Règlement ONU figurent en caractères gras pour les ajouts et biffés pour les suppressions.

---

\* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour 2024 tel qu'il figure dans le projet de budget-programme pour 2024 (A/78/6 (Sect. 20), tableau 20.5), 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

Paragraphe 6.2.8, lire :

« 6.2.8 Spécifications relatives aux niveaux minimal et maximal du son émis par le système avertisseur sonore

Lorsqu'il est soumis à l'essai dans les conditions énoncées au paragraphe 3.3.2 de l'annexe 3, un véhicule équipé d'un système avertisseur sonore doit satisfaire aux prescriptions des tableaux 2a, 2b et 3.

Les émissions sonores du véhicule dans les conditions habituelles de circulation sur route qui sont différentes des conditions dans lesquelles l'essai d'homologation de type visé à l'annexe 3 est réalisé ne doivent pas présenter d'écart significatif par rapport au résultat de l'essai.

Dans le cas d'un véhicule équipé d'un système avertisseur sonore soumis à l'essai dans les conditions énoncées au paragraphe 3.3.2 de l'annexe 3, dans la plage de vitesses indiquée aux tableaux 2a et 2b, le système avertisseur ne doit pas émettre de bruit à un niveau sonore global supérieur à 75 dB(A) en marche avant. La conformité à cette prescription peut être établie par une attestation du constructeur.

Lors de la mesure en marche arrière, la prescription relative au niveau sonore maximal ~~à l'avant~~ **dans le plan frontal** du véhicule pour la conduite en marche avant doit ~~également~~ être satisfaite **en plus de celle relative au niveau sonore maximal du plan arrière du véhicule. Le niveau sonore maximal prescrit dans le plan frontal du véhicule à l'arrêt en marche arrière doit être égal au niveau maximal prescrit pour un véhicule en mouvement.** La conformité à cette prescription peut être établie par une attestation du constructeur.

Les niveaux sonores mesurés et indiqués doivent être arrondis mathématiquement à l'entier le plus proche. ».

## II. Justification

En ce qui concerne le niveau de pression acoustique maximal prescrit dans le plan frontal du véhicule pour la marche arrière (par exemple, la position « R »), la description actuelle n'est pas cohérente avec ce que prévoit l'équipe QRTV, qui a défini une valeur limite de 75 dB(A) pour l'arrêt et la marche arrière. Les ajouts proposés visent à traduire l'intention initiale de l'équipe et à préciser la valeur limite fixée par celle-ci.

---