



Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

**Forum mondial de l'harmonisation
des Règlements concernant les véhicules****186^e session**

Genève, 8-11 mars 2022

Point 4.6.1 de l'ordre du jour provisoire

**Accord de 1958 : Examen de projets d'amendements
à des Règlements ONU existants, soumis par le GRBP****Proposition de complément 2 à la série 08 d'amendements
au Règlement ONU n° 9 (Bruit des véhicules à trois roues)****Communication du Groupe de travail du bruit et des pneumatiques***

Le texte ci-après, adopté par le Groupe de travail du bruit et des pneumatiques (GRBP) à sa soixante-quatorzième session (ECE/TRANS/WP.29/GRBP/72, par. 3), est fondé sur le document ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2021/23 et le document informel GRBP-74-43. Il est soumis au Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) et au Comité d'administration (AC.1) pour examen à leurs sessions de mars 2022.

* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour 2022 tel qu'il figure dans le projet de budget-programme pour 2022 (A/76/6 (titre V, sect. 20), par. 20.76), 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.



Table des matières, Annexes, lire :

« 5. Caractéristiques de la piste d'essai ».

Paragraphe 11, lire :

- « 11.1 À compter de la date officielle d'entrée en vigueur de la série 08 d'amendements, aucune Partie contractante appliquant le présent Règlement ne pourra refuser d'accorder ou d'accepter une homologation de type en vertu dudit Règlement tel que modifié par la série 08 d'amendements.
- 11.2 À compter du 1^{er} septembre 2021, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne seront plus tenues d'accepter les homologations de type ONU accordées au titre des précédentes séries d'amendements, délivrées pour la première fois après cette date.
- 11.3 Les Parties contractantes appliquant le présent Règlement pourront accorder des homologations de type conformément à l'une quelconque des précédentes séries d'amendements à ce Règlement. Cependant, les caractéristiques de la piste d'essai pourront être conformes aux dispositions de la norme ISO 10844:2014.
- 11.4 Les Parties contractantes appliquant le présent Règlement continueront d'accorder des extensions aux homologations octroyées en application de l'une quelconque des précédentes séries d'amendements audit Règlement. Cependant, les caractéristiques de la piste d'essai pourront être conformes aux dispositions de la norme ISO 10844:2014.
- 11.5 Jusqu'au 1^{er} septembre 2024, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement sont tenues d'accepter les homologations de type ONU accordées au titre des précédentes séries d'amendements, délivrées pour la première fois avant 1^{er} septembre 2021
- 11.6 À compter du 1^{er} septembre 2024, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne seront plus tenues d'accepter les homologations de type ONU accordées au titre des précédentes séries d'amendements à ce Règlement.
- 11.7 Nonobstant les dispositions transitoires ci-dessus, les Parties contractantes qui commencent à appliquer le présent Règlement après la date d'entrée en vigueur de la série d'amendements la plus récente ne sont pas tenues d'accepter les homologations de type ONU qui ont été accordées conformément à l'une quelconque des séries précédentes d'amendements au présent Règlement.
- 11.8 Nonobstant les dispositions du paragraphe 11.6, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement continueront d'être tenues d'accepter les homologations de type ONU accordées au titre des précédentes séries d'amendements à ce Règlement pour les véhicules/systèmes de véhicules non concernés par les changements apportés par la série 08 d'amendements. ».

Annexe 3,

Paragraphe 2.1.1, lire :

« 2.1.1 Terrain d'essai

Le terrain d'essai doit comporter une piste d'accélération placée au centre d'une aire pratiquement plane. La piste d'accélération doit être horizontale et son revêtement doit être sec et conçu de façon à être peu bruyant.

Sur le terrain d'essai, un champ acoustique libre (niveau sonore inférieur à ± 1 dB) doit être maintenu entre la source sonore placée au milieu de la piste d'accélération et le microphone. Cette condition est considérée comme remplie lorsqu'il n'existe pas d'écrans importants réflecteurs du son, tels que haies, rochers, ponts ou bâtiments, dans un rayon de 50 m autour du centre de la piste d'accélération.

Aucun obstacle susceptible d'influencer le champ acoustique ne doit se trouver à proximité du microphone et nul ne doit s'interposer entre le microphone et la

source sonore. L'observateur chargé des mesures doit se placer de manière à ne pas les fausser.

Le revêtement de la piste d'essai doit être conforme à la norme ISO 10844:2014. ».

Annexe 5,

Titre, lire :

« Caractéristiques de la piste d'essai ».

Titre, note de bas de page 1, supprimer.

Paragraphe 1, note de bas de page 2, supprimer.

Paragraphe 2.2, note de bas de page 3, supprimer.

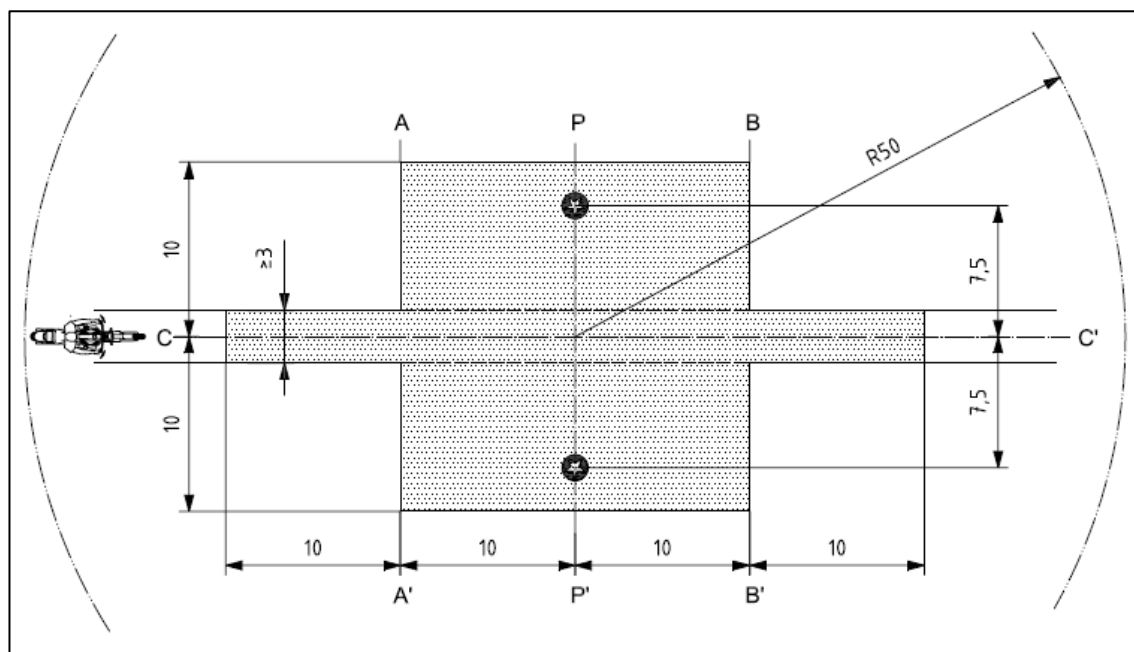
Paragraphes 1, 2 et 2.1 à 2.5, supprimer.

Paragraphes 3, 3.1, 3.2, 3.2.1, 3.2.1.1 à 3.2.1.4, et 3.2.2, supprimer.

Figure 1, lire :

« Figure 1

Caractéristiques de la piste d'essai (dimensions en mètres)



Légende

	Surface minimale couverte par la surface de chaussée soumise à l'essai, soit la "zone d'essai"
	Emplacements des microphones (hauteur : 1,2 m)

Source : ISO 10844:1994, avec modifications. ».

Figure 2 et tableau 1, supprimer.

Paragraphes 4, 4.1 à 4.3, 5 et 5.1 à 5.3, supprimer.

Paragraphes 6, 6.1, 6.1.1 à 6.1.6, 6.1.6.1 à 6.1.6.7 et 6.2, supprimer.