



Conseil économique et social

Distr. générale
22 décembre 2015
Français
Original : anglais

Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules

168^e session

Genève, 8-11 mars 2016

Point 4.6.2 de l'ordre du jour provisoire

**Accord de 1958 – Examen de projets d'amendements
à des Règlements existants, proposés par le GRB**

Proposition de complément 1 à la série 03 d'amendements au Règlement n° 51 (Émissions sonores des véhicules des catégories M et N)

Communication du Groupe de travail du bruit*

Le texte reproduit ci-après, adopté par le Groupe de travail du bruit (GRB) à sa soixante-deuxième session (ECE/TRANS/WP.29/GRB/60, par. 8), est fondé sur l'annexe III du rapport. 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 leur session de mars 2016.

* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2014-2018 (ECE/TRANS/240, par. 105, et ECE/TRANS/2014/26, 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.



Annexe 3,

Paragraphe 3.1.3, lire :

« 3.1.3 ...

Si l'on observe une pointe de niveau sonore manifestement aberrante par rapport au niveau de pression acoustique généralement observé, la mesure est invalidée. Au moins quatre mesures pour chaque condition d'essai doivent être effectuées de chaque côté du véhicule et sur chaque rapport. Les mesures peuvent être faites sur les côtés droit et gauche consécutivement ou simultanément. Les quatre premiers résultats de mesures consécutives valides, situés dans une fourchette de 2 dB(A), après suppression des résultats non valides (voir par. 2.1), doivent être utilisés pour calculer le résultat final pour le côté considéré du véhicule. Les moyennes des résultats obtenus doivent être calculées séparément pour chaque côté et arrondies à la première décimale. Toutes les opérations ultérieures de calcul de L_{urban} doivent être effectuées séparément pour le côté gauche et le côté droit du véhicule. Le résultat final à déclarer comme résultat d'essai mathématiquement arrondi au plus proche chiffre entier doit être la plus élevée des deux moyennes.

... ».
