

II

(Actes dont la publication n'est pas une condition de leur applicabilité)

COMMISSION

DIRECTIVE DE LA COMMISSION

du 7 novembre 1973

portant adaptation au progrès technique de la directive du Conseil, du 6 février 1970, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au niveau sonore admissible et au dispositif d'échappement des véhicules à moteur

(73/350/CEE)

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS
EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté économique européenne,

vu la directive du Conseil, du 6 février 1970, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques (70/156/CEE)⁽¹⁾, modifiée par l'acte joint au traité relatif à l'adhésion à la Communauté économique européenne et à la Communauté européenne de l'énergie atomique de nouveaux États membres signé le 22 janvier 1972 à Bruxelles⁽²⁾, et notamment ses articles 11, 12 et 13,

vu la directive du Conseil, du 6 février 1970, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au niveau sonore admissible et aux dispositions d'échappement des véhicules à moteur (70/157/CEE)⁽³⁾, modifiée par l'acte joint au traité relatif à l'adhésion à la Communauté économique européenne et à la Communauté européenne de l'énergie atomique de nouveaux États membres signé le 22 janvier 1972 à Bruxelles, et notamment son article 3,

considérant qu'un véhicule doit être conçu et construit de telle sorte que son niveau sonore ne dépasse

pas les limites prescrites ; que ce principe vaut en particulier pour les dispositifs d'échappement (silencieux) ;

considérant que, grâce au progrès technique, il est maintenant possible d'essayer les dispositifs d'échappement dans des conditions correspondant à leur état normal dans la circulation routière ; que l'on doit par conséquent adopter des méthodes permettant de conditionner dans ce sens les nouveaux silencieux ; que le conditionnement des silencieux peut s'effectuer par fonctionnement en essais continus sur route ou en essais spéciaux sur banc ; que tous les effets d'un fonctionnement continu sur route n'étant pas toujours reproductibles, il est nécessaire, en cas de doute, d'avoir recours au banc d'essai ;

considérant que les dispositions de la présente directive sont conformes à l'avis du Comité pour l'adaptation au progrès technique des directives visant l'élimination des entraves techniques aux échanges dans le secteur des véhicules à moteur,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE :

Article premier

Dans l'annexe de la directive du Conseil du 6 février 1970 (70/157/CEE), le texte du point II, intitulé « dispositif d'échappement (silencieux) », est remplacé par celui qui figure à l'annexe de la présente directive.

⁽¹⁾ JO n° L 42 du 23. 2. 1970, p. 1.

⁽²⁾ JO n° L 73 du 27. 3. 1972, p. 115 et 157.

⁽³⁾ JO n° L 42 du 23. 2. 1970, p. 16.

Article 2

1. À partir du 1^{er} mars 1974, les États membres ne peuvent, pour des motifs concernant le niveau sonore admissible et le dispositif d'échappement :

- ni refuser, pour un type de véhicule à moteur, la réception CEE ou la délivrance du document prévu à l'article 10 paragraphe 1 dernier tiret de la directive du Conseil du 6 février 1970 (70/156/CEE), ou la réception de portée nationale,
- ni interdire la première mise en circulation des véhicules,

si le niveau sonore et le dispositif d'échappement de ce type de véhicule ou de ces véhicules répondent aux prescriptions de la directive du Conseil du 6 février 1970 (70/157/CEE), modifiée en dernier lieu par la présente directive.

2. À partir du 1^{er} octobre 1974, les États membres :

- ne peuvent plus délivrer le document prévu à l'article 10 paragraphe 1 dernier tiret de la directive du Conseil du 6 février 1970 (70/156/CEE) pour un type de véhicule dont le niveau sonore et le dispositif d'échappement ne répondent pas aux prescriptions de la directive du Conseil du 6 février 1970 (70/157/CEE), modifiée en dernier lieu par la présente directive ;
- peuvent refuser la réception de portée nationale d'un type de véhicule dont le niveau sonore et le

dispositif d'échappement ne répondent pas aux prescriptions de la directive du Conseil du 6 février 1970 (70/157/CEE), modifiée en dernier lieu par la présente directive.

3. À partir du 1^{er} octobre 1975, les États membres peuvent interdire la première mise en circulation des véhicules dont le niveau sonore et le dispositif d'échappement ne répondent pas aux prescriptions de la directive du Conseil du 6 février 1970 (70/157/CEE), modifiée en dernier lieu par la présente directive.

4. Avant le 1^{er} mars 1974, les États membres adoptent et publient les dispositions nécessaires pour se conformer à la présente directive et en informent immédiatement la Commission.

Article 3

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le 7 novembre 1973.

Par la Commission

Le président

François-Xavier ORTOLI

ANNEXE

II. DISPOSITIF D'ÉCHAPPEMENT (SILENCIEUX)

- II.1. Si le véhicule est muni de dispositifs destinés à réduire le bruit de l'échappement (silencieux), on observe les prescriptions du présent point II. Si le tuyau d'aspiration du moteur est équipé d'un filtre à air, nécessaire pour assurer le respect du niveau sonore admissible, ce filtre est considéré comme faisant partie du silencieux et les prescriptions du présent point II sont aussi applicables à ce filtre.
- II.2. Le schéma du dispositif d'échappement doit être joint en annexe à la fiche de réception du véhicule.
- II.3. Le silencieux doit être marqué d'une référence de marque et d'une référence de type bien lisibles et indélébiles.
- II.4. Des matériaux absorbants fibreux ne peuvent être utilisés dans la construction des silencieux que s'il est assuré, par des mesures appropriées dans la conception ou dans la production, que l'efficacité, pour respecter les limites exigées au point I, est atteinte en circulation routière. Un tel dispositif silencieux est considéré efficace en circulation routière si :
- II.4.1. le silencieux du véhicule prototype essayé selon les prescriptions des points I.3 et I.4 a été mis dans un état normal pour la circulation routière avant les mesures du niveau sonore. Ceci peut se faire :
- II.4.1.1. par un fonctionnement continu de 10 000 km sur route ;
- II.4.1.1.1. ce fonctionnement doit comprendre environ une moitié du parcours en circulation urbaine et l'autre moitié du parcours à longue distance et à haute vitesse ; le fonctionnement continu sur route peut être remplacé par un programme adéquat sur une piste d'essai ;
- II.4.1.1.2. il faut s'efforcer d'alterner à plusieurs reprises les deux régimes de vitesse ;
- II.4.1.1.3. l'ensemble du programme d'essai doit comprendre au minimum 10 interruptions d'au moins 3 heures, afin de reproduire les effets du refroidissement et des condensations éventuelles,
- II.4.1.2. ou par des essais sur un banc d'essai dans les conditions suivantes :
- II.4.1.2.1. le silencieux est monté, en utilisant des accessoires de série et en respectant les prescriptions du constructeur du véhicule, sur le moteur accouplé à frein dynamométrique ;
- II.4.1.2.2. les essais sont conduits par 6 périodes de 6 heures avec interruption d'au moins 12 heures entre chaque période élémentaire pour reproduire les effets de refroidissement et des condensations éventuelles ;
- II.4.1.2.3. pendant chaque période de 6 heures, le moteur est placé successivement dans les conditions suivantes :
1. séquence 5 minutes au ralenti ;
 2. séquence 1 heure à $\frac{1}{4}$ de charge à $\frac{3}{4}$ du régime de puissance maximale ;
 3. séquence 1 heure à demi-charge à $\frac{3}{4}$ du régime de puissance maximale ;
 4. séquence 10 minutes à pleine charge à $\frac{3}{4}$ du régime de puissance maximale ;
 5. séquence 15 minutes à demi-charge au régime de puissance maximale ;
 6. séquence 30 minutes à $\frac{1}{4}$ de charge au régime de puissance maximale ;

Par régime de puissance maximale, on entend le régime indiqué par le constructeur.

Durée totale des 6 séquences : 3 heures.

Chaque période comprend 2 groupes des 6 séquences ci-dessus.

- II.4.1.2.4. au cours de l'essai, on ne procède à aucun refroidissement du silencieux par soufflage d'air simulant l'écoulement autour du véhicule. Toutefois, à la demande du constructeur, un refroidissement est autorisé afin de ne pas dépasser la température relevée à l'entrée du silencieux, le véhicule circulant à sa vitesse maximale ;
 - II.4.1.3. ou par le vidage des matériaux fibreux du silencieux.
 - II.4.1.4. Après le conditionnement du silencieux tel que prévu au point II.4.1, la mesure du bruit est à effectuer conformément aux prescriptions du point I.4.1 ci-dessus. Le niveau du bruit mesuré ne doit pas dépasser celui qui est prescrit au point I.1 pour la catégorie à laquelle appartient le véhicule.
 - II.5. Au cas où l'article 8 paragraphe 3 de la directive du Conseil concernant la « réception » doit être appliqué, la méthode d'essai du point II.4.1.2 ci-dessus fait foi.
 - II.6. Des dispositifs appropriés doivent garantir le maintien en place des matériaux absorbants fibreux pendant toute la durée d'utilisation du silencieux.
-