

Arrêté du 13 avril 1972 relatif au bruit des véhicules automobiles

modifié par les arrêtés des 31 décembre 1974, 16 septembre 1977, 11 juin 1979, 8 septembre 1982, 8 juin 1983, 7 janvier 1985, 27 janvier 1988, 22 novembre 1993, 10 octobre 1996, 3 septembre 1997
(à compter du 17 juin 1999, ne s'applique plus aux véhicules à moteur à deux et trois roues et aux quadricycles à moteur et à leurs systèmes et équipements)
17 janvier 2001, 12 janvier 2006

Le ministre de l'équipement et du logement, le ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé de la protection de la nature et de l'environnement, et le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale,
Vu la directive 70/156/CEE 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, modifiée en dernier lieu par la directive 98/91/CE du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 1998 ;
Vu la directive 70/157/CEE 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, modifiée en dernier lieu par la directive 1999/101/CE de la Commission du 15 décembre 1999 ;
Vu la directive 74/151/CEE modifiée du 4 mars 1974 relative à certains éléments et caractéristiques des tracteurs agricoles ou forestiers à roues ;
Vu le code de la route et notamment ses articles R. 318-3 ;
Vu l'arrêté du 3 août 1957 relatif à la mesure du bruit produit par un véhicule automobile ;
Vu l'arrêté du 25 octobre 1962 relatif à la mesure du bruit produit par les véhicules automobiles ;
Vu l'arrêté du 10 mars 1972 relatif à la réception C.E.E. concernant le niveau sonore admissible et le dispositif d'échappement des véhicules à moteur ;
Vu l'arrêté du 14 avril 1975 relatif au contrôle au point fixe du niveau sonore des véhicules automobiles ;
Vu l'arrêté du 15 septembre 1977 relatif à la réception C.E.E. (Communauté économique européenne) des véhicules en ce qui concerne le niveau sonore admissible et le dispositif d'échappement ;
Vu l'arrêté du 19 mars 1999 relatif à la réception communautaire (CE) en ce qui concerne certains éléments et caractéristiques des tracteurs agricoles ou forestiers à roues ;
Vu l'arrêté du 8 juin 1979 relatif à l'application de la directive du conseil des communautés européennes n°78-1015/C.E.E. du 23 novembre 1978 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au niveau sonore admissible et au dispositif d'échappement des motocycles ;
Vu l'arrêté du 29 octobre 1981 relatif à la réception C.E.E. (Communauté économique européenne) des véhicules en ce qui concerne le niveau sonore admissible et le dispositif d'échappement des véhicules à moteur ;
Vu l'arrêté du 7 janvier 1985 relatif à la réception C.E.E. (Communauté économique européenne) des véhicules en ce qui concerne le niveau sonore admissible et le dispositif d'échappement des véhicules à moteur ;
Sur la proposition du directeur des routes et de la circulation routière, du directeur général de la protection de la nature et de l'environnement et du directeur général de la santé publique,

Arrêtent :

Art. 1^{er} -

Le bruit produit par un véhicule à moteur, mesuré lors de la réception par type ou à titre isolé, ne devra pas, pour les véhicules de la catégorie intéressée, et sous les réserves prévues à l'article 13 du présent arrêté, excéder les valeurs indiquées au tableau ci-après, ces valeurs étant susceptibles d'une tolérance d'un décibel :

CATÉGORIES DE VÉHICULES		NIVEAUX SONORES maxima (en dBA)
A - Véhicules du titre II, livre 1^{er} du code de la route		
A.1. Voitures particulières		74
A.2. Véhicules de transport en commun de personnes de poids total autorisé en charge :		
- n'excédant pas 2 tonnes		76
- supérieur à 2 tonnes mais n'excédant pas 3,5 tonnes		77
A.3. Véhicules de transport en commun de personnes d'un poids total autorisé en charge supérieur à 3,5 tonnes :		
- avec un moteur d'une puissance < 150 kW		78
- avec un moteur d'une puissance ≥ 150 kW		80
A.4. Véhicules utilitaires de poids total autorisé en charge :		
- n'excédant pas 2 tonnes		76
- supérieur à 2 tonnes mais n'excédant pas 3,5 tonnes		77

CATÉGORIES DE VÉHICULES	NIVEAUX SONORES maxima (en dBA)
A.5. Véhicules utilitaires dont le poids total autorisé en charge dépasse 3,5 tonnes :	
- avec un moteur d'une puissance < 75 kW	76
- avec un moteur d'une puissance ≥ 75 kW mais < 150 kW	78
- avec un moteur d'une puissance ≥ 150 kW	80
B - Véhicules du titre III, livre 1^{er} du code de la route	
B.1. Tracteurs agricoles et machines agricoles automotrices, matériels forestiers :	
B.1.1. dont le moteur a une puissance nette < 200 CV	90
B.1.2. dont le moteur a une puissance ≥ 200 CV	91
B.2. Motoculteurs	84
C - Véhicules des titres IV et V, livre 1^{er} du code de la route	
C.1. Véhicules à deux roues :	
C.1.1. Cyclomoteurs	72
C.1.2. Motocycles dont la cylindrée n'excède pas 80 cm ³	75
C.1.3. Motocycles dont la cylindrée dépasse 80 cm ³ sans excéder 175 cm ³	79
C.1.4. Motocycles dont la cylindrée dépasse 175 cm ³	80
C.2. Véhicules à plus de deux roues :	
C.2.1. Cyclomoteurs	73
C.2.2. Tricycles et quadricycles à moteur	80

Toutefois :

- pour les véhicules des catégories A.1, A.2 et A.4, les valeurs limites sont augmentées de 1 dB(A) s'ils sont équipés d'un moteur diesel à injection directe ;
- pour les véhicules de catégorie A ayant une masse maximale autorisée supérieure à 2 tonnes et qui sont conçus pour une utilisation hors route, les valeurs limites sont augmentées de 1 dB(A) s'ils sont équipés d'un moteur d'une puissance inférieure à 150 kW et de 2 dB(A) s'ils sont équipés d'un moteur d'une puissance égale ou supérieure à 150 kW ;
- pour les véhicules de la catégorie A.1 équipés d'une boîte de vitesse à commande manuelle ayant plus de quatre rapports de marche avant et d'un moteur développant une puissance maximale supérieure à 140 kW et dont le rapport puissance maximale/masse maximale autorisée est supérieur à 75 kW/t, les valeurs limites sont augmentées de 1 dB(A), si la vitesse à laquelle l'arrière du véhicule passe la ligne BB' (figure 1 de la directive [C.E.E.] n° 92-97) en troisième rapport est supérieure à 61 km/h.

Art. 2 -

La vérification de la conformité des véhicules avec les dispositions du présent arrêté est effectuée par un laboratoire agréé avec les appareils de mesure, dans les conditions de mesure et suivant la méthode de mesure définies :

- Dans les dispositions de l'arrêté du 7 janvier 1985 relatif à la réception CEE des véhicules en ce qui concerne le niveau sonore admissible et le dispositif d'échappement des véhicules à moteur, pour les véhicules de catégorie A figurant à l'article 1^{er} du présent arrêté ;
- Soit dans les dispositions de l'arrêté du 19 mars 1999 relatif à la réception communautaire (CE) en ce qui concerne certains éléments et caractéristiques des tracteurs agricoles ou forestiers à roues, pour les véhicules de catégorie B figurant à l'article 1^{er} du présent arrêté ;
- Soit à l'arrêté du 8 juin 1979 relatif à l'application de la directive du Conseil des communautés européennes 78/1015/CEE du 23 novembre 1978 concernant le rapprochement des législations des États membres relative au niveau sonore admissible et au dispositif d'échappement des motocycles, pour les motocyclettes de catégorie C ;
- Ou dans l'annexe I au présent arrêté pour les véhicules des paragraphes B et C figurant à l'article 1^{er} du présent arrêté.

Pour la réception par type des véhicules de la catégorie A figurant à l'article 1^{er} du présent arrêté et des dispositifs d'échappement, les dispositions de la directive 70/157/CEE du 6 février 1970, modifiée en dernier lieu par la directive 1999/101/CE du 15 décembre 1999, sont applicables.

Art. 3 -

Lors des réceptions par type ou à titre isolé des véhicules neufs, le demandeur doit fournir un procès-verbal émanant du laboratoire agréé attestant que le véhicule présenté à la réception ou un autre véhicule représentatif de la série est conforme aux prescriptions du présent arrêté.

Ce procès-verbal peut être remplacé par une communication émanant de l'administration compétente d'un État membre des communautés européennes attestant la conformité du véhicule avec les dispositions de la réglementation communautaire.

Art. 4 -

Les véhicules doivent être munis d'un dispositif d'échappement silencieux ne pouvant être interrompu par le conducteur en cours de route.

Art. 5 -

Tout dispositif silencieux doit être conçu de manière à conserver son efficacité dans le temps. En particulier les matériaux absorbants fibreux utilisés dans les silencieux d'admission et d'échappement doivent remplir les conditions du point II de l'annexe I au présent arrêté.

Art. 6 -

Les silencieux de remplacement doivent être conformes à un type homologué par le ministre de l'équipement et du logement.

Cas des cyclomoteurs à deux roues : les silencieux d'origine ou de rechange et les silencieux de remplacement doivent être conformes à un type homologué par le ministre des transports .

Art. 7 -

L'homologation est accordée aux dispositifs qui satisfont aux prescriptions du cahier des charges figurant en annexe II au présent arrêté.

Cas des cyclomoteurs à deux roues : l'homologation est accordée aux silencieux d'origine ou de rechange conformes aux prescriptions de l'annexe I du cahier des charges du présent arrêté et aux silencieux de remplacement conformes aux prescriptions de l'annexe II du cahier des charges du présent arrêté.

Art. 8 -

Tout dispositif silencieux doit en outre porter en évidence sur sa paroi externe ou sur une pièce constituant une de ses parties intégrantes une référence de marque et une référence de type bien lisibles et indélébiles apposées :

- par le constructeur du véhicule, s'il s'agit d'un silencieux d'origine ou de rechange vendu sous la marque du constructeur, cette marque atteste la conformité au silencieux qui équipait le véhicule type lors de la réception par le service des mines ;
- par le fabricant du dispositif, s'il s'agit d'un silencieux de remplacement, cette marque doit comprendre les lettres TPSI suivies du numéro d'homologation. La hauteur des lettres et chiffres sera d'au moins 10 mm. En outre, lors de leur vente, les silencieux de remplacement doivent être accompagnés d'une notice établie par le fabricant sous sa responsabilité et indiquant le ou les types de véhicules sur lesquels, d'après les essais effectués par le laboratoire agréé, ils peuvent être utilisés.

Cas des cyclomoteurs à deux roues : tout dispositif silencieux doit porter en évidence sur sa paroi externe, orientée vers l'extérieur du véhicule lorsqu'il y est monté, de façon bien lisible et indélébile :

Dans le cas des silencieux d'origine ou de rechange :

- La marque et le type du dispositif attribués par le constructeur du cyclomoteur ;
- Une référence d'homologation comprenant les lettres TPSI suivies du numéro d'homologation. A ce numéro, lors de chaque modification du silencieux, sera ajoutée la lettre M suivie du numéro d'ordre de cette modification.

Dans le cas des silencieux de remplacement :

- La marque et le type du dispositif attribués par le fabricant du dispositif de remplacement ;
- La référence d'homologation du silencieux d'origine correspondant complétée par la lettre R suivie du numéro d'homologation du silencieux de remplacement.
- La hauteur minimale des lettres et des chiffres utilisés pour ces marquages sera d'au moins 5 mm.

Art. 9 -

Les organes d'un véhicule, et notamment le système d'échappement, doivent être maintenus en bon état ou remplacés en cas de nécessité de sorte que le bruit émis par ce véhicule ne dépasse pas les valeurs fixées au présent arrêté.

Toute modification du système d'échappement susceptible d'accroître le bruit émis par le véhicule est interdite. A cette fin, les silencieux d'échappement des cyclomoteurs à deux roues doivent être conçus de telle sorte que le nettoyage de leurs éléments ne soit possible que par une ouverture telle qu'en l'absence du bouchon l'obturant en service normal :

Le niveau sonore, mesuré selon les prescriptions de l'article 2 du présent arrêté, ne soit pas augmenté de plus de 6 dB(A) ;

Et le niveau sonore au point fixe, mesuré selon les prescriptions de l'arrêté du 14/04/1975 susvisé, ne soit pas augmenté de plus de 4 dB (A).

Art. 10 -

Dans les agglomérations, il est interdit d'utiliser le moteur à des régimes excessifs, que ce soit au démarrage, au point fixe ou en circulation.

Art. 11 -

Sous réserve de l'application de l'article 12, le niveau de bruit émis par les véhicules en circulation, mesuré dans les conditions fixées au cahier des charges figurant en annexe I au présent arrêté, ne doit pas dépasser de plus de 2 décibels le niveau applicable lors de la réception, par application des articles 1^{er} et 13.

Art. 12 -

Les véhicules en circulation appartenant aux catégories figurant ci-après restent soumis en ce qui concerne le niveau sonore à l'arrêté du 3 août 1957 relatif à la mesure du bruit produit par un véhicule automobile :

- a) Véhicules de la catégorie A et véhicules de la catégorie B autres que les tracteurs à chenille et les tracteurs mus par un moteur diesel à cycle deux temps :
 - mis en circulation avant le 1^{er} octobre 1961 ;
 - réceptionnés par type avant le 1^{er} octobre 1961 et mis en circulation avant le 1^{er} avril 1962.
- b) Tracteurs à chenilles et tracteurs mus par un moteur diesel à cycle à deux temps, à usage agricole, forestier ou de travaux publics mis en circulation avant le 1^{er} janvier 1964.

Art. 13 -

A titre transitoire, les valeurs du tableau figurant à l'article 1^{er} sont remplacées par celles du tableau ci-après pour les catégories de véhicules énumérées dans ce tableau lorsque ces véhicules sont mis en circulation avant la date figurant dans le tableau :

CATÉGORIES	Niveaux sonores maxima (en dBA)	Véhicules mis en circulation avant le
A.1. Voitures particulières	83	6 février 1973
A.5. Voitures utilitaires de poids total autorisé en charge > 3,5 tonnes, ≤ 12 tonnes et dont le moteur à une puissance nette ≥ 200 CV	90	6 février 1973
B.2.	86	1 ^{er} octobre 1972
C.1.1.	76	1 ^{er} octobre 1972
Motocycles dont la cylindrée excède 125 cm ³	86	1 ^{er} octobre 1972
C.2.1.	76	1 ^{er} octobre 1972

Art. 13.1 -

A titre transitoire, les valeurs du tableau figurant à l'article 1^{er} sont remplacées par celles du tableau ci-après pour les catégories de véhicules énumérées dans ce tableau lorsque ces véhicules sont mis en circulation avant le 1^{er} octobre 1989 ou le 1^{er} octobre 1990 s'ils sont équipés de moteurs diesel.

Toutefois, les valeurs des tableaux ci-après ne sont applicables lors des réceptions par type qu'avant les dates figurant dans ces tableaux :

CATÉGORIES	Niveaux sonores maxima (en dBA)	RÉCEPTION avant le
A.1. Voitures particulières	82	1 ^{er} avril 1980
A.2. Véhicules de transports en commun de personnes de poids total autorisé en charge n'excédant pas 3,5 tonnes :	80	1 ^{er} octobre 1988
- avec moteur à allumage commandé	84	1 ^{er} avril 1980
- avec moteur diesel	81	1 ^{er} octobre 1988
A.3. Véhicules de transport en commun de personnes de poids total autorisé en charge > 3,5 tonnes et dont le moteur a une puissance nette :	81	1 ^{er} octobre 1989
- inférieure à 200 CV :	89	1 ^{er} avril 1980
autobus	82	1 ^{er} octobre 1988
autocars et divers	84	1 ^{er} octobre 1988
- égale ou supérieure à 200 CV :	91	1 ^{er} avril 1982
autobus	85	1 ^{er} octobre 1988
autocars et divers	87	1 ^{er} octobre 1988
A.4. Véhicules utilitaires dont le poids total autorisé en charge n'excède pas	84	1 ^{er} avril 1980

CATÉGORIES	Niveaux sonores maxima (en dBA)	RÉCEPTION avant le
3,5 tonnes :		
- avec moteur à allumage commandé	81	1 ^{er} octobre 1988
- avec moteur diesel	81	1 ^{er} octobre 1989
A.5. Véhicules utilitaires de poids total autorisé en charge > 3,5 tonnes :		
- ≤ 12 tonnes et dont le moteur a une puissance nette < 200 CV	89	1 ^{er} avril 1980
	86	1 ^{er} octobre 1989
- > 12 tonnes et dont le moteur a une puissance nette ≥ 200 CV	91	1 ^{er} avril 1980
	88	1 ^{er} octobre 1989

Par ailleurs, la vérification de la conformité aux dispositions du présent arrêté des véhicules du paragraphe A figurant à l'article 1^{er} du présent arrêté et dont les dates de réception par type et de mise en circulation sont toutes deux antérieures aux dates limites indiquées dans le tableau ci-dessous pourra être effectuée par un laboratoire agréé avec les appareils de mesure, dans les conditions de mesure et suivant la méthode de mesure définies dans l'annexe I au présent arrêté :

CATÉGORIES	Réception par type avant le	Mise en circulation avant le
A - Véhicules du titre II, livre 1^{er} du code de la route		
A.1. Voitures particulières	1 ^{er} octobre 1988	1 ^{er} octobre 1989
A.2. Véhicules de transport en commun de personnes de poids total autorisé en charge n'excédant pas 3,5 tonnes :		
- avec moteur à allumage commandé	1 ^{er} octobre 1988	1 ^{er} octobre 1989
- avec moteur diesel	1 ^{er} octobre 1989	1 ^{er} octobre 1990
A.3. Véhicules de transport en commun de personnes d'un poids total autorisé en charge > 3,5 tonnes :	1 ^{er} octobre 1988	1 ^{er} octobre 1989
A.4. Véhicules utilitaires de poids total autorisé en charge n'excédant pas 3,5 tonnes :		
- avec moteur à allumage commandé	1 ^{er} octobre 1988	1 ^{er} octobre 1989
- avec moteur diesel	1 ^{er} octobre 1989	1 ^{er} octobre 1990
A.5. Véhicules utilitaires dont le poids total autorisé en charge dépasse 3,5 tonnes	1 ^{er} octobre 1989	1 ^{er} octobre 1990

Art. 13.2 -

A titre transitoire, les dispositions du paragraphe 4.1.5. du chapitre 1^{er} de l'annexe I au présent arrêté ne sont pas applicables aux véhicules mis en circulation avant le 1^{er} juin 1981.

En outre, les valeurs du paragraphe C du tableau figurant à l'article 1^{er} sont remplacées par celles du tableau ci-après pour les véhicules dont les dates de réception par type et de mise en circulation sont toutes deux antérieures aux dates limites indiquées dans le tableau ci-après :

CATÉGORIES		Niveaux sonores maxima (en dBA)	Réception par type avant le	Mise en circulation avant le
C.1.1.	Cyclomoteurs	73	01/10/79	01/10/80
C.1.2.	Motocycles dont la cylindrée n'excède pas 80 cm ³	80	01/06/81	01/06/81
	Motocycles dont la cylindrée dépasse 80 cm ³ sans excéder 125 cm ³	80	01/06/81	01/06/81
	Motocycles dont la cylindrée dépasse 125 cm ³ sans excéder 350 cm ³	84	01/06/81	01/06/81
	Motocycles dont la cylindrée dépasse 350 cm ³ sans excéder 500 cm ³	84	01/06/81	01/06/81
	Motocycles dont la cylindrée dépasse 500 cm ³	84	01/06/81	01/06/81
C.2.	Véhicules à plus de deux roues			
C.2.1.	Cyclomoteurs	74	01/10/79	01/10/80
C.2.2.	Tricycles et quadricycles à moteur	81	01/10/79	01/10/80
C.1.2.	Motocycles dont la cylindrée n'excède pas 80 cm ³	78	01/10/88	01/10/90
	Motocycles dont la cylindrée dépasse 80 cm ³ sans excéder 125 cm ³	80	01/10/89	01/10/90
	Motocycles dont la cylindrée dépasse 125 cm ³ sans excéder 175 cm ³	83	01/10/89	01/10/90
	Motocycles dont la cylindrée dépasse 175 cm ³ sans excéder 350 cm ³	85	01/10/88	01/10/90
	Motocycles dont la cylindrée dépasse 500 cm ³	86	01/10/88	01/10/90
C.1.2.	Motocycles dont la cylindrée n'excède pas 80 cm ³	77	01/10/93	01/10/95
C.1.4.	Motocycles dont la cylindrée excède 175 cm ³	82	01/10/93	01/10/95

Art. 13.3 -

A titre transitoire, les valeurs du tableau figurant à l'article 1^{er} sont remplacées par celles du tableau ci-après pour les catégories de véhicules énumérées dans ce tableau lorsque ces véhicules sont réceptionnés par type avant le 1^{er} octobre 1995 ou mis en circulation avant le 1^{er} octobre 1996.

CATÉGORIES DE VÉHICULES	NIVEAUX SONORES MAXIMA (en dBA)
A - Véhicules du titre II, livre 1^{er} du code de la route	
A.1. Voitures particulières	77
A.2. Véhicules de transport en commun de personnes de poids total autorisé en charge :	
- n'excédant pas 2 tonnes	78
- supérieur à 2 tonnes mais n'excédant pas 3,5 tonnes	79
A.3. Véhicules de transport en commun de personnes d'un poids total autorisé en charge supérieur à 3,5 tonnes :	
- avec un moteur d'une puissance < 150 kW :	
- autobus	80
- autocars et divers	82
- avec un moteur d'une puissance ≥ 150 kW :	
- autobus	83
- autocars et divers	85
A.4. Véhicules utilitaires de poids total autorisé en charge :	
- n'excédant pas 2 tonnes	78
- supérieur à 2 tonnes mais n'excédant pas 3,5 tonnes	79
A.5. Véhicules utilitaires dont le poids total autorisé en charge dépasse 3,5 tonnes :	
- avec un moteur d'une puissance < 75 kW	81
- avec un moteur d'une puissance ≥ 75 kW mais < 150 kW	83
- avec un moteur d'une puissance ≥ 150 kW	84

Nota. - Pour les véhicules des catégories A.1., A.2. et A.4. les valeurs limites sont augmentées de 1 dB (A) s'ils sont équipés d'un moteur Diesel à injection directe.
Pour les véhicules de catégorie A ayant une masse maximale autorisée supérieure à 2 tonnes et qui sont conçus pour une utilisation hors route, les valeurs limites sont augmentées de 1 dB (A) s'ils sont

équipés d'un moteur d'une puissance inférieure à 150 kW et de 2 dB (A) s'ils sont équipés d'un moteur d'une puissance égale ou supérieure à 150 kW.

Art. 14 -

Les dispositions de l'article 5 ainsi que celles du paragraphe 2 de l'annexe II du présent arrêté ne sont applicables :

1° Qu'aux véhicules réceptionnés par type à dater du 1^{er} octobre 1974 ainsi qu'aux silencieux de rechange et de remplacement destinés à ces véhicules et vendus à partir de cette date ;

2° Qu'aux véhicules mis en circulation à dater du 1^{er} octobre 1975 ainsi qu'aux silencieux de rechange ou de remplacement vendus à partir de cette date.

Les véhicules mis en circulation entre le 6 février 1973 et le 1^{er} octobre 1975 s'ils n'ont pas été réceptionnés par type après le 1^{er} octobre 1974 ainsi que les silencieux de rechange ou de remplacement qui leurs sont destinés et vendus entre le 6 février 1973 et le 1^{er} octobre 1975 continuent à être soumis aux dispositions de l'article 5 non modifié, ainsi qu'à celles du paragraphe 2 de l'annexe II non modifiée de l'arrêté du 13 avril 1972 non modifié.

3° Les dispositions des articles 6, 7 et 8 relatives aux cyclomoteurs à deux roues, ainsi que celles de l'article R. 199 relatives à la mention sur la plaque des cyclomoteurs de leur niveau sonore de référence et du régime correspondant de rotation de leur moteur et de la référence d'homologation attribuée à leur dispositif silencieux d'échappement d'origine sont applicables aux véhicules mis en circulation à dater du 1^{er} octobre 1983. Les dispositions des articles 6, 7 et 8 relatives aux cyclomoteurs à deux roues sont applicables aux silencieux de rechange et de remplacement destinés à ces véhicules et vendus à partir du 1^{er} janvier 1984,

Les dispositifs silencieux qui sont destinés aux cyclomoteurs à plus de deux roues peuvent bénéficier des dispositions des articles 6, 7 et 8 relatives aux cyclomoteurs à deux roues.

Les dispositions de l'article 9 relatives aux cyclomoteurs à deux roues sont applicables aux véhicules réceptionnés à dater du 1^{er} octobre 1984 et aux véhicules réceptionnés avant cette date, mis en circulation après le 1^{er} octobre 1985, ainsi qu'aux silencieux de rechange et de remplacement destinés à ces véhicules et vendus à partir du 1^{er} janvier 1985.

Art. 15 -

Les dispositions de l'article 6 et celles de l'article 8 relatives au marquage des silencieux de remplacement sont applicables aux silencieux de remplacement vendus à dater du 6 février 1973. Les silencieux de remplacement vendus avant cette date pourront comporter, à défaut de la marque d'homologation, une marque apposée par le fabricant du dispositif et attestant que l'appareil a une efficacité acoustique au moins égale à celle du silencieux qui équipait, lors de la réception par le service des mines, le véhicule ayant satisfait aux conditions fixées par le présent arrêté.

Art. 15-1 -

Les dispositions des articles 5, 6, 7 et 8 ne s'appliquent pas aux dispositifs silencieux d'échappement de remplacement ayant fait l'objet d'une réception CEE en tant qu'entité technique suivant les prescriptions de la directive 70/157/CEE, modifiée en dernier lieu par la directive 1999/101/CE du 15 décembre 1999.

Toutefois les précédentes versions de la directive 70/157/CEE restent applicables aux dispositifs d'échappement s'ils sont destinés à équiper les véhicules déjà en circulation et s'ils répondent aux prescriptions des directives applicables lors de la première immatriculation de ces véhicules.

Art. 16 -

Le laboratoire de l'union technique de l'automobile du motocycle et du cycle (U. T. A. C.), autodrome de Linas-Montlhéry, 91- Linas-Montlhéry, est agréé pour effectuer les contrôles visés aux articles 2 et 7 du présent arrêté.

Les essais sont à la charge du demandeur.

Art. 17 -

L'arrêté du 25 octobre 1962 relatif à la mesure du bruit produit par les véhicules automobiles est abrogé.

Art. 18 -

Le directeur des routes et de la circulation routière, le directeur général de la protection de la nature et de l'environnement et le directeur général de la santé publique sont chargés chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au Journal Officiel de la République Française.

Fait à Paris, le 13 avril 1972

Le ministre de l'équipement et du logement,

Pour le ministre et par délégation :
Le directeur du cabinet,
J. CHAPON

Le ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé de la protection de la nature et de l'environnement,
Pour le ministre et par délégation :
Le directeur du cabinet,
J. BELLE

Le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale,
Pour le ministre et par délégation :
Le directeur du cabinet,
YANN GAILLARD

ANNEXE I

I. MESURE DU BRUIT D'UN VÉHICULE EN MARCHÉ.

1. La mesure des bruits produits par les véhicules automobiles est effectuée dans les conditions et suivant la méthode de mesure indiquée ci-après.
2. Appareils de mesure :
Les mesures du bruit provoqué par les véhicules sont effectuées au moyen d'un sonomètre conforme au type décrit dans la publication n° 179, première édition de l'année 1905, de la commission électrotechnique internationale.
3. Conditions de mesure :
Les mesures sont faites, le véhicule étant à vide, dans une zone dégagée et suffisamment silencieuse [bruit ambiant et bruit du vent inférieurs d'au moins 10 dB (A) au bruit à mesurer].
Cette zone peut être constituée, par exemple, par un espace ouvert de 50 mètres de rayon dont la partie centrale doit être pratiquement horizontale sur au moins 20 mètres de rayon et être revêtue de béton, d'asphalte ou d'un matériau similaire et ne doit pas être recouverte de neige poudreuse, d'herbes hautes, de sol meuble ou de cendres.
Le revêtement de la piste de roulement doit être d'une nature telle que les pneumatiques n'engendrent pas un bruit excessif. Cette condition n'est valable que pour la mesure du bruit des véhicules en marche.
Les mesures sont faites par temps clair et par vent faible. Aucune personne autre que l'observateur faisant la lecture de l'appareil ne doit rester à proximité du véhicule ou du microphone, car la présence de spectateurs peut influencer sensiblement les lectures de l'appareil si ces spectateurs se trouvent à proximité du véhicule ou du microphone. Toute pointe paraissant sans rapport avec les caractéristiques du niveau sonore général n'est pas prise en considération dans la lecture.
4. Méthode de mesure
 - 4.1. Mesure du bruit des véhicules en marche (pour la réception) :
Deux mesures au moins sont effectuées de chaque côté du véhicule. Des mesures préliminaires de réglage peuvent être faites, mais ne sont pas prises en considération.
Le microphone est placé à 1,2 mètre au-dessus du sol et à une distance de 7,5 mètres de l'axe de marche CC' du véhicule, mesurée suivant la perpendiculaire PP' à cet axe.
Deux lignes AA' et BB', parallèles à la ligne PP' et situées respectivement à 10 mètres en avant et en arrière de cette ligne, sont tracées sur la piste d'essai. Les véhicules sont amenés en vitesse stabilisée, dans les conditions spécifiées ci-après, jusqu'à la ligne AA'. A ce moment, le papillon des gaz est ouvert à fond aussi rapidement qu'il apparaît indiqué. Le papillon est maintenu dans cette position jusqu'à ce que l'arrière du véhicule ⁽¹⁾ dépasse la ligne BB', puis il est refermé aussi rapidement que possible.
L'intensité maximale relevée constitue le résultat de la mesure.
 - 4.1.1. Véhicules sans boîte de vitesses :
Le véhicule s'approche de la ligne AA' à une vitesse stabilisée correspondant à la plus basse des trois vitesses suivantes :
 - Vitesse correspondant à une vitesse de rotation du moteur égale aux trois quarts de la vitesse de rotation pour laquelle le moteur développe sa puissance maximale ;
 - Vitesse correspondant à une vitesse de rotation du moteur égale aux trois quarts de la vitesse de rotation maximale permise par le régulateur ;
 - 50 km/h.
 - 4.1.2. Véhicules à boîte de vitesses à commande manuelle :
La boîte de vitesses est obligatoirement enclenchée :
 - 4.1.2.1. Sur le deuxième rapport si le véhicule est muni d'une boîte à deux, trois ou quatre rapports ;
 - 4.1.2.2. Sur le troisième rapport si la boîte comporte plus de quatre rapports ;
 - 4.1.2.3. Sur le rapport correspondant à la vitesse la plus élevée du véhicule, si le système de transmission est à double démultiplication (boîte de relais ou pont arrière à deux rapports de démultiplication) :
Le véhicule s'approche de la ligne AA' à une vitesse stabilisée correspondant à la plus basse des trois vitesses suivantes :
 - Vitesse correspondant à une vitesse de rotation du moteur égale aux trois quarts de la vitesse de rotation pour laquelle le moteur développe sa puissance maximale ;
 - Vitesse correspondant à une vitesse de rotation du moteur égale aux trois quarts de la vitesse de rotation maximale permise par le régulateur ;
 - 50 km/h.

- 4.1.3. Véhicules à boîte de vitesse automatique :
Le véhicule s'approche de la ligne AA' à une vitesse stabilisée égale à la plus basse des deux vitesses suivantes :
- 50 km/h ;
 - Les trois quarts de sa vitesse maximale.
- Lorsque le choix est possible, la position « conduite normale » en ville est utilisée.
- 4.1.4. Tracteurs agricoles, machines agricoles automotrices, matériels forestiers et motoculteurs.
La vitesse d'essai à considérer est égale aux trois quarts du maximum réalisable sur la combinaison de vitesse la plus élevée utilisée pour le déplacement sur route.
- 4.1.5. Dispositions particulières applicables aux véhicules des titres IV et V, livre I^{er} du code de la route
- 4.1.5.1.
- Réceptionnés par type après le 1^{er} juin 1981 et avant le 1^{er} octobre 1988 pour les motocycles dont la cylindrée n'excède pas 80 cm³ et pour les motocycles dont la cylindrée dépasse 175 cm³.
 - Réceptionnés par type après le 1^{er} juin 1981 et avant le 1^{er} octobre 1989 pour les motocycles dont la cylindrée dépasse 80 cm³ sans excéder 175 cm³.
 - Mis en circulation avant le 1^{er} octobre 1990.
- 4.1.5.1.2. Utilisation de la boîte de vitesses éventuelle :
Lorsque le véhicule est équipé d'une boîte de vitesses à commande manuelle comportant au plus quatre rapports, le deuxième rapport est enclenché.
Lorsque le véhicule est équipé d'une boîte de vitesses à commande manuelle comportant plus de quatre rapports :
- Le troisième rapport est enclenché pour les véhicules dont la cylindrée ne dépasse pas 350 cm³ ;
 - Le deuxième rapport est enclenché pour les véhicules dont la cylindrée excède 350 cm³.
 - Lorsque le véhicule est équipé d'une boîte de vitesses automatique munie d'un sélecteur manuel, ce sélecteur est placé dans la position immédiatement inférieure à la position correspondant à la vitesse maximale du véhicule.
- 4.1.5.1.3. Vitesse d'approche :
Le véhicule s'approche de la ligne AA' à une vitesse stabilisée :
- Égale à 50 kilomètres/heure, la vitesse de rotation du moteur étant comprise entre 50 pour 100 et 75 pour 100 du régime correspondant à la puissance maximale,
- ou
- Inférieure à 50 kilomètres/heure, la vitesse de rotation du moteur étant égale à 75 pour 100 du régime correspondant à la puissance maximale,
- ou
- Supérieure à 50 kilomètres/heure, la vitesse de rotation du moteur étant égale à 50 pour 100 du régime correspondant à la puissance maximale.
- 4.1.5.2.
- Réceptionnés par type après le 1^{er} octobre 1988 pour les motocycles dont la cylindrée n'excède pas 80 cm³ et pour les motocycles dont la cylindrée dépasse 175 cm³.
 - Réceptionnés par type après le 1^{er} octobre 1989 pour les motocycles dont la cylindrée dépasse 80 cm³ sans excéder 175 cm³.
 - Mis en circulation après le 1^{er} octobre 1990.
- 4.1.5.2.1. Motocycles à boîte de vitesses non automatique.
Vitesse d'approche :
Le motocycle s'approche de la ligne AA' A une vitesse stabilisée :
- Égale à 50 kilomètres/heure,
- ou
- Correspondant à une vitesse de rotation du moteur égale à 75 pour 100 du régime correspondant à la puissance maximale.
- C'est la vitesse la moins élevée qui est choisie.
Choix du rapport de boîte de vitesses :
Les motocycles, quelle que soit la cylindrée de leur moteur et équipés d'une boîte de vitesses ayant quatre rapports ou moins, sont essayés sur le deuxième rapport.
Les motocycles équipés d'un moteur d'une cylindrée ne dépassant pas 175 cm³ et d'une boîte de vitesses ayant cinq rapports ou plus sont essayés uniquement sur le troisième rapport.

Les motocycles équipés d'un moteur d'une cylindrée dépassant 175 cm³ et d'une boîte de vitesses ayant cinq rapports ou plus sont soumis à un essai sur le deuxième rapport et à un essai sur le troisième rapport. La moyenne des deux essais est retenue.

Au cas et durant l'essai effectué sur le deuxième rapport, le régime du moteur à l'approche de la ligne de sortie de la piste d'essai dépasse 110 pour 100 du régime correspondant à la puissance maximale, l'essai est effectué sur le troisième rapport et le niveau sonore mesuré est le seul retenu en tant que résultat d'essai.

4.1.5.2.2. Motocycles à boîte de vitesses automatique.

4.1.5.2.2.1. Motocycles sans sélecteur manuel.

Vitesse d'approche :

Le motocycle s'approche de la ligne AA' à différentes vitesses stabilisées à 30, 40 et 50 kilomètres/heure ou à 75 pour 100 de la vitesse maximale sur route, si cette valeur est plus faible. On choisit la condition donnant le niveau sonore le plus élevé.

4.1.5.2.2.2. Motocycles munis d'un sélecteur manuel à X positions de marche avant.

Vitesse d'approche :

Le motocycle s'approche de la ligne AA' à une vitesse stabilisée :

- Inférieure à 50 km/h, la vitesse de rotation du moteur étant égale à 75 pour 100 du régime correspondant à la puissance maximale,

ou

- Égale à 50 km/h, la vitesse de rotation du moteur étant inférieure à 75 pour 100 du régime correspondant à la puissance maximale.

Si dans le cas où la vitesse d'approche est égale à 50 km/h, il se produit une rétrogradation en première, la vitesse d'approche du motocycle peut être augmentée jusqu'à un maximum de 60 km/h afin d'éviter la descente de rapports.

Position du sélecteur manuel :

Si le motocycle est muni d'un sélecteur manuel à X positions de marche avant, l'essai doit être effectué avec le sélecteur dans la position la plus élevée ; le dispositif volontaire de descente de rapports (par exemple le "kick-down") ne doit pas être utilisé. Si une descente automatique de rapports se produit après la ligne AA', on recommence l'essai en utilisant la position la plus élevée — 1 et la position la plus élevée — 2, si c'est nécessaire; afin de trouver la position la plus élevée du secteur qui assure le déroulement de l'essai sans descente automatique (sans utiliser le "kick-down").

4.1.6. Interprétation des résultats.

4.1.6.1. les mesures sont considérées comme valables si l'écart entre deux mesures consécutives d'un même côté du véhicule n'est pas supérieur à 2 dB(A).

4.1.6.2. La valeur retenue est le résultat des mesures le plus élevé. Dans le cas où cette valeur est supérieure de 1 dB(A) au niveau maximum admissible pour la catégorie à laquelle appartient le véhicule à l'essai, il est procédé à une deuxième série de deux mesures. Trois des quatre résultats ainsi obtenus doivent être dans les limites prescrites.

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. 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 à l'article 1^{er} de l'arrêté du 13 avril 1972, est atteinte en circulation routière. Un tel dispositif silencieux est considéré efficace en circulation routière si :

II.2.1. Le silencieux du véhicule prototype essayé selon les prescriptions des points 3 et 4 a été mis dans un état normal pour la circulation routière avant les mesures du niveau sonore.

Ceci peut se faire :

II.2.1.1. Par un fonctionnement continu de 10 000 km sur route :

II.2.1.1.1. 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.2.1.1.2. Il faut s'efforcer d'alterner à plusieurs reprises les deux régimes de vitesses ;

II.2.1.1.3. L'ensemble du programme d'essai doit comprendre au minimum 10 interruptions d'au moins trois heures, afin de reproduire les effets du refroidissement et des condensations éventuelles.

II.2.1.2. Ou par des essais sur un banc d'essai dans les conditions suivantes :

II.2.1.2.1. Le silencieux est monté, en utilisant des accessoires de série et en respectant les prescriptions du constructeur du véhicule, sur le moteur accouplé à un frein dynamométrique ;

II.2.1.2.2. Les essais sont conduits par six périodes de six heures avec interruption d'au moins douze heures entre chaque période élémentaire pour reproduire les effets de refroidissement et des condensations éventuelles ;

II.2.1.2.3. Pendant chaque période de six heures, le moteur est placé successivement dans les conditions suivantes :

1. Séquence : cinq minutes au ralenti ;
2. Séquence : une heure à un quart de charge aux trois quarts du régime de puissance maximale ;
3. Séquence : une heure à demi charge aux trois quarts du régime de puissance maximale ;
4. Séquence : dix minutes à pleine charge aux trois quarts du régime de puissance maximale ;
5. Séquence : quinze minutes à demi charge au régime de puissance maximale ;
6. Séquence : trente minutes à un quart de charge au régime de puissance maximale ;

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

Durée totale des six séquences : trois heures.

Chaque période comprend deux groupes des six séquences ci-dessus.

II.2.1.2.4. Au cours de l'essai, on ne procédera 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.2.1.3. Ou par le vidage des matériaux fibreux du silencieux.

II.2.1.4. Après le conditionnement du silencieux tel que prévu au point II.2.1 ci-dessus, la mesure du bruit est à effectuer conformément aux prescriptions du point 4.1 ci-dessus. Le niveau du bruit mesuré ne doit pas dépasser celui qui est prescrit à l'article 1^{er} de l'arrêté du 13 avril 1972 pour la catégorie à laquelle appartient le véhicule.

II.3. Des dispositifs appropriés doivent garantir le maintien en place des matériaux absorbants fibreux pendant toute la durée d'utilisation du silencieux.

(1) Si l'ensemble du véhicule comporte une remorque ou une semi-remorque, il n'est pas tenu compte de celles-ci pour le passage de la ligne BB'.

ANNEXE II
CAHIER DES CHARGES POUR L'HOMOLOGATION DES SILENCIEUX DE REMPLACEMENT.

1. INTRODUCTION

L'efficacité acoustique d'un silencieux de remplacement est établie par comparaison avec celle du silencieux qui équipait le véhicule auquel il est destiné lors de sa réception par type par le service des mines.

2. SPECIFICATIONS GENERALES.

Les silencieux de remplacement doivent être conçus de manière à conserver leur efficacité dans le temps.

En particulier :

2.1. Des matériaux absorbants fibreux ne peuvent être utilisés dans la construction des silencieux de remplacement que s'il est assuré, par des mesures appropriées dans la conception ou dans la production, que l'efficacité, pour respecter les limites exigées à l'article 1^{er} de l'arrêté du 13 avril 1972, est atteinte en circulation routière. Un tel dispositif silencieux est considéré efficace en circulation si :

2.1.1. Le silencieux de remplacement essayé selon les prescriptions du point 3 de la présente annexe II a été mis dans un état normal pour la circulation routière avant les mesures du niveau sonore.

Ceci peut se faire :

2.1.1.1. Par un fonctionnement continu de 10 000 km sur route sur le type de véhicule auquel est destiné le silencieux ou sur un véhicule de catégorie similaire (moteurs de cylindrées équivalentes, régime de rotation maximum voisin, cycles à deux ou quatre temps, refroidissement par eau ou par air,...).

2.1.1.1.1. 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 ;

2.1.1.1.2. Il faut s'efforcer d'alterner à plusieurs reprises les deux régimes de vitesse ;

2.1.1.1.3. L'ensemble du programme d'essai doit comprendre au minimum dix interruptions d'au moins trois heures, afin de reproduire les effets du refroidissement et des condensations éventuelles ;

2.1.1.2. Ou par des essais sur un banc d'essai dans les conditions suivantes :

2.1.1.2.1. Le silencieux est monté, en utilisant des accessoires de série et en respectant les prescriptions du constructeur du silencieux, sur un moteur accouplé à un frein dynamométrique et de catégorie similaire (cylindrée équivalente, régime de rotation maximum voisin, cycle à deux ou quatre temps, refroidissement par eau ou par air,...) au moteur équipant le type de véhicule auquel il est destiné.

2.1.1.2.2. 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 ;

2.1.1.2.3. Pendant chaque période de 6 heures, le moteur est placé successivement dans les conditions suivantes :

1. Séquence : cinq minutes au ralenti ;
2. Séquence : une heure à un quart de charge à trois quarts du régime de puissance maximale ;
3. Séquence : une heure à demi-charge à trois quarts du régime de puissance maximale ;
4. Séquence : dix minutes à pleine charge à trois quarts du régime de puissance maximale ;
5. Séquence : quinze minutes à demi-charge au régime de puissance maximale ;
6. Séquence : trente minutes à un quart de charge au régime de puissance maximale ;

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

Durée totale des six séquences : trois heures.

Chaque période comprend deux groupes des six séquences ci-dessus.

2.1.1.2.4. 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 ;

2.1.1.3. Ou par le vidage des matériaux fibreux du silencieux.

2.1.1.4. Après le conditionnement du silencieux tel que prévu au point 2.1.1., la mesure du bruit est à effectuer conformément aux prescriptions du point 3 ci-dessous. Le niveau du bruit mesuré

ne doit pas dépasser celui qui est mesuré avec le silencieux d'origine lors des essais pour la réception par type du véhicule.

- 2.2. Des dispositifs appropriés doivent garantir le maintien en place des matériaux absorbants fibreux pendant toute la durée d'utilisation du silencieux.

3. ESSAIS

3.1. Méthodes de mesure :

3.1.1. Mesure sur les véhicules :

Les mesures sont faites suivant les conditions énoncées au chapitre 1^{er} du présent cahier des charges. Le niveau de bruit mesuré avec les silencieux de remplacement doit être au plus égal au niveau mesuré avec le silencieux d'origine lors des essais pour la réception par type du véhicule.

3.1.2. Mesures acoustiques :

L'efficacité acoustique résulte de l'affaiblissement du silencieux, déterminé en partant d'une source de "bruit blanc", c'est-à-dire ne comportant aucune fréquence privilégiée, dont le niveau à l'entrée est maintenu constant.

Le bruit du silencieux dans une enceinte appropriée est analysé en utilisant un appareillage de haute qualité correspondant aux spécifications du chapitre 1^{er} de la présente annexe.

3.2. Conditions de mesure :

Pour l'exécution de l'essai acoustique, le silencieux est fixé par les attaches prévues à cet effet, sur un montage approprié afin d'éviter toute vibration. Il doit être complété par tous les organes annexes prévus au catalogue du fabricant et vendus en rechange avec l'appareil, tels que tuyauterie d'entrée, ajustage de sortie, enjoliveurs notamment pour les silencieux destinés à l'équipement des moteurs deux temps pour lesquels la tuyauterie d'arrivée revêt une importance particulière.

Les essais relatifs au silencieux d'origine devant servir de critères de comparaison doivent avoir été effectués dans des conditions identiques à celles qui correspondent au silencieux de remplacement.

3.3. Interprétation des résultats :

Le niveau d'intensité subjective est chiffré par la méthode normalisée de Stevens (recommandation ISO TC 43, document 66, calcul de la sonie par analyse objective).

La valeur de l'intensité subjective, ainsi calculée, doit être inférieure ou au plus égale à celle relevée avec le silencieux qui équipait le véhicule lors de la présentation au laboratoire agréé pour les essais en vue de la réception par type par le service des mines.

3.4. Cas particuliers et contestations :

Lorsque le spectre relevé sur le silencieux de remplacement est très différent de celui correspondant au silencieux d'origine, le niveau d'intensité subjective peut être déterminé en partant d'un bruit égal enregistré par un magnétophone de haute qualité sur le type de véhicule auquel est destiné le silencieux ou sur un véhicule de catégorie similaire (moteurs de cylindrées équivalentes, régime de rotation maximum voisin, cycles à deux ou à quatre temps, refroidissement par eau ou par air,...).

L'enregistrement de ce bruit réel de référence est effectué silencieux débranché, en accélérant le moteur depuis le régime de ralenti jusqu'au régime de rotation maximum prévu par le constructeur.

En cas de contestation des résultats par le demandeur, celui-ci doit fournir au laboratoire agréé un véhicule du même type ou d'un type similaire, le laboratoire étant seul compétent pour juger la validité de cette similitude, s'il y a lieu. Ce véhicule est utilisé comme prévu ci-dessus pour l'enregistrement du bruit de référence devant servir de base pour déterminer l'atténuation du silencieux présenté.

4. PROCÉDURE D'HOMOLOGATION

- 4.1. La demande d'homologation est adressée au ministre de l'équipement et du logement, par l'intermédiaire du laboratoire agréé ; auquel le demandeur devra remettre :

- 4.1.1. Un dispositif complet ainsi que le silencieux d'origine ;

- 4.1.2. Un dossier en triple exemplaire comprenant :

- 4.1.2.1. La désignation du dispositif par le fabricant.

- 4.1.2.2. Une description technique détaillée du dispositif comportant un dessin d'exécution avec l'indication de la nature des matériaux constitutifs du dispositif et le repérage de l'emplacement de la marque prescrite à l'article 8 de l'arrêté.

- 4.1.2.3. L'indication du ou des types de véhicules auxquels l'appareil est destiné.

- 4.2. Le laboratoire établit le procès-verbal des essais et l'adresse avec le dossier au ministre de l'équipement et du logement qui statue après avis de la commission permanente de réception des projecteurs et équipements pour automobiles. Un duplicata du certificat d'essais est expédié au demandeur par le laboratoire.