



# Conseil économique et social

Distr. générale  
12 juin 2023  
Français  
Original : anglais

---

## 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

Soixante-dix-huitième session

Genève, 30 août-1<sup>er</sup> septembre 2023

Point 4 de l'ordre du jour provisoire

Règlement ONU n° 63 (Émissions sonores des cyclomoteurs)

## Proposition de complément 6 à la série 02 d'amendements au Règlement ONU n° 63

### Communication des experts de l'Organisation internationale de normalisation et de l'International Motorcycle Manufacturers Association\*

Le texte ci-après, établi par les experts de l'International Motorcycle Manufacturers Association (IMMA) et de l'Organisation internationale de normalisation (ISO), vise à permettre l'utilisation des pistes d'essai les plus récentes conformes à la norme ISO 10844:2021. La proposition d'amendement est fondée sur le document informel GRBP-77-02, présenté à la soixante-dix-septième session du Groupe de travail du bruit et des pneumatiques (GRBP) et approuvé par les Parties contractantes. Les modifications qu'il est proposé d'apporter au texte actuel de la série 02 d'amendements au Règlement ONU n° 63 figurent en caractères gras pour les ajouts et biffés pour les suppressions.

---

\* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour 2023 tel qu'il figure dans le projet de budget-programme pour 2023 (A/77/6 (Sect. 20), tableau 20.6), 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 10.3*, lire :

« 10.3 Nonobstant les dispositions transitoires ci-dessus, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement peuvent accorder des homologations de type conformément à l'une quelconque des précédentes séries d'amendements au présent Règlement. Cependant, les caractéristiques de la piste d'essai pourront être conformes aux dispositions de la norme ISO 10844:2014 **ou ISO 10844:2021**. ».

*Paragraphe 10.4*, lire :

« 10.4 Les Parties contractantes appliquant le présent Règlement continueront d'accorder des extensions pour les homologations délivrées 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 **ou ISO 10844:2021**. ».

*Paragraphe 2.1.1*, lire :

« 2.1.1 Terrain d'essai

Le terrain d'essai se compose d'une piste d'accélération centrale entourée d'une zone d'essai pratiquement plane. La piste d'accélération doit être horizontale ; son revêtement doit être sec et conçu de façon que les émissions de bruit de roulement restent faibles.

Sur le terrain d'essai, les variations d'un champ acoustique libre entre la source sonore au centre de la piste d'accélération et le microphone sont maintenues dans un écart de moins de 1 dB. Cette condition est considérée comme remplie s'il n'y a pas d'objets volumineux réfléchissant le son, tels que clôture, rocher, pont ou bâtiment, à moins de 50 mètres du centre de la piste d'accélération.

Aucun obstacle ne doit pouvoir perturber le champ acoustique au voisinage du microphone et personne ne doit se trouver entre le microphone et la source sonore. L'observateur chargé de faire les mesures doit se placer de façon à ne pas influencer les valeurs indiquées par l'appareil de mesure.

Le revêtement de la piste d'essai doit être conforme à la norme ISO 10844:2014 **ou ISO 10844:2021**. ».

## II. Justification

1. Le présent document contient une proposition d'amendements à la série 02 d'amendements au Règlement ONU n° 63, visant à permettre l'utilisation des pistes d'essai les plus récentes conformes à la dernière version de la norme ISO 10844.

2. L'ISO a mis à jour la norme ISO 10844 afin de réduire les différences d'une piste d'essai à l'autre dues à des divergences d'interprétation et d'application des prescriptions techniques. La contribution du bruit de roulement des pneumatiques sur la route dans les émissions sonores globales est moindre pour les motocycles que pour les voitures.

3. Les améliorations apportées à la norme 10844:2014 dans l'édition de 2021 auront des répercussions négligeables sur la procédure de mesure et les résultats et ne nécessiteront donc pas de modifier le revêtement des pistes d'essai pour les véhicules de la catégorie L.

4. Toutefois, si l'on actualise la référence à la norme ISO dans le Règlement ONU relatif aux émissions sonores des véhicules de la catégorie L sans laisser la possibilité d'appliquer la norme ISO 10844:2014 actuellement en vigueur, l'IMMA craint que certaines pistes doivent faire l'objet d'une nouvelle certification, ce qui nécessiterait de lourdes formalités administratives sans présenter d'intérêt concret.

5. Si le revêtement des pistes doit être refait ultérieurement (en raison de l'usure, par exemple), les pistes pourront alors être construites et certifiées conformément à la norme ISO 10844:2021. Compte tenu de ce qui précède, l'IMMA propose d'autoriser l'utilisation des pistes conformes soit à la norme ISO 10844:2014 soit à la norme ISO 10844:2021.

---