



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-seizième session

Genève, 5-7 septembre 2022

Point 2 de l'ordre du jour provisoire

Règlement ONU n° 51 (Bruit des véhicules des catégories M et N)**Proposition de complément 8 à la série 03 d'amendements
au Règlement ONU n° 51****Communication de l'Organisation internationale de normalisation***

Le texte ci-après a été établi par les experts de l'Organisation internationale de normalisation (ISO) en vue d'intégrer dans le Règlement la dernière édition de la norme ISO 10844 sur les surfaces d'essai. Ce document est identique, en ce qui concerne la série 03 d'amendements au Règlement ONU n° 51, au document informel GRBP-75-02-Rev.1 présenté à la soixante-quinzième session du Groupe de travail du bruit et des pneumatiques (GRBP), au cours de laquelle ce dernier a invité l'ISO à soumettre un document de travail à ce sujet. Les modifications proposées sont fondées sur la série 03 d'amendements au Règlement ONU n° 51 jusqu'au complément 6. Les modifications figurent en caractères gras pour les ajouts et biffés pour les suppressions.

* 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 (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.



I. Proposition

Paragraphe 11, ajouter le nouveau point 11.13, libellé comme suit :

11.13 À compter de la date d'entrée en vigueur du complément 8, la norme ISO 10844:2021 doit être acceptée pour toute homologation accordée en vertu du présent Règlement. Pendant les cinq ans suivant l'entrée en vigueur du complément 8, la norme ISO 10844:2014 doit être acceptée pour toute homologation accordée en vertu du présent Règlement.

Annexe 3, paragraphe 2.1.1, remplacer « ISO 10844:2014 » par « ISO 10844:2021 ».

II. Justification

L'ISO a mis à jour la norme 10844 pour la rendre plus claire. L'objectif principal est de réduire les différences d'une piste d'essai à l'autre dues à des divergences d'interprétation et d'application des prescriptions techniques. D'autres améliorations sont présentées dans le tableau suivant.

<i>Méthode décrite dans la troisième édition de la norme ISO 10844:2014</i>	<i>Améliorations apportées dans la norme ISO 10844:2021</i>	<i>Effet de ces améliorations</i>
Mesurage des irrégularités	Méthodes de mesurage plus modernes et plus précises, (par exemple le mesurage au laser) en plus du mesurage à la règle	Mesurage des irrégularités plus pratique et précis
Critères de contrôle périodique des irrégularités des pistes destinées exclusivement aux essais réalisés avec des véhicules lourds	La prescription d'irrégularité est passée à 10 mm, compte tenu de la déformation permanente causée par les véhicules lourds, l'analyse acoustique d'éventuels dispositifs de protection ayant établi que les incidences étaient négligeables	Meilleure durabilité des pistes réservées aux véhicules lourds, sans incidence sur les mesures acoustiques
Prescription de discontinuité	Discontinuités pouvant aller jusqu'à 5 mm, à des fins d'harmonisation avec la prescription d'irrégularité	Facilitation de la construction des pistes, tout en conservant les mêmes tolérances géométriques de la surface
Courbe granulométrique	Remplacement du tracé de la courbe granulométrique est remplacée par un tableau équivalent contenant les valeurs définissant l'enveloppe des courbes granulométriques	Réduction des différences d'une piste d'essai à l'autre dues à l'interprétation subjective du tracé de la courbe granulométrique
Méthode d'estimation du bruit dû à la texture (Expected Noise Due to Texture, ENDt)	Remplacement du calcul facultatif de l'estimation du bruit dû à la texture par le calcul facultatif du coefficient d'asymétrie, du facteur de forme (facteur g) et du spectre de texture	Le coefficient d'asymétrie, le facteur de forme (facteur g) et le spectre de texture sont corrélés au bruit mesuré au passage des véhicules et pourraient être intégrés aux méthodes de corrélation des pistes
Prélèvement d'échantillons pour l'analyse granulométrique	Remplacement du carottage est remplacé par le prélèvement de granulat avant mélange avec l'asphalte	Les échantillons de granulat avant mélange avec l'asphalte sont plus simples à obtenir et plus représentatifs que les petits échantillons extraits de quatre carottes
Exemples de structure d'une piste	Exemples supprimés	Moins de conflits et de divergences d'interprétation des prescriptions techniques imposées par la norme