



**Conseil économique
et social**

Distr.

RESTREINTE

TRANS/WP.29/GRRF/2002/17/Rev.3
9 juillet 2004

FRANÇAIS

Original: ANGLAIS

ANGLAIS et FRANÇAIS SEULEMENT

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE
COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Forum mondial de l'harmonisation des Règlements
concernant les véhicules (WP.29)

Groupe de travail en matière de roulement
et de freinage (GRRF)

(Cinquante-sixième session, 20-22 septembre 2004,
point 6.7 de l'ordre du jour)

PROPOSITION DE PROJET D'AMENDEMENT AU RÈGLEMENT N° 64
(Roues et pneumatiques de secours à usage temporaire)

Révision 3

Communication du Royaume-Uni

Note: Le texte reproduit ci-après, établi par l'expert du Royaume-Uni avec l'assistance d'autres experts des gouvernements et de l'industrie du pneumatique, a pour objet de simplifier et de clarifier les prescriptions actuelles et d'en étendre le champ d'application aux véhicules équipés de pneumatiques pour roulage à plat.

La proposition ci-après vise à prescrire pour tout véhicule muni d'une roue et d'un pneumatique de secours différents de l'ensemble roue/pneumatique pour usage routier normal, ou muni d'un ensemble roue/pneumatique pour roulage à plat qui est à l'état dégonflé, l'obligation d'être homologué conformément au présent Règlement. Ce document est pour l'essentiel une version amendée et composite établie à partir des documents suivants: TRANS/WP.29/GRRF/2002/17, document informel n° 7 de la cinquante-deuxième session du GRRF (TRANS/WP.29/GRRF/52, par. 40), TRANS/WP.29/GRRF/2002/17/Rev.1 et document informel n° 2 de la cinquante-troisième session du GRRF, et TRANS/WP.29/GRRF/2002/17/Rev.2 (cinquante-cinquième session du GRRF). Ils tiennent compte des résultats d'une réunion tenue avec l'ETRTO, le Japon, le Danemark et le Royaume-Uni.

Note: Le présent document est distribué uniquement aux experts en matière de roulement et de freinage.

GE.04-22465 (F) 300704 050804

A. PROPOSITION

Titre (dans les deux cas où il est utilisé), modifier comme suit:

«PRESCRIPTIONS UNIFORMES RELATIVES À L'HOMOLOGATION
DES VÉHICULES ÉQUIPÉS D'UN ENSEMBLE ROUE/PNEUMATIQUE
DE SECOURS À USAGE TEMPORAIRE ET/OU DE PNEUMATIQUES POUR
ROULAGE À PLAT».

Paragraphe 1 (y compris la nouvelle note 1), modifier comme suit:

«1. DOMAINE D'APPLICATION

Le présent Règlement concerne l'homologation des véhicules des catégories M₁ et N₁¹ équipés de pneumatiques pour roulage à plat ou d'un ensemble roue/pneumatique de secours différent de l'équipement standard tel qu'il est défini au paragraphe 2.7 de ce Règlement, destiné à être utilisé temporairement en cas d'avarie de l'ensemble roue/pneumatique qui équipe le véhicule pour une utilisation normale permanente sur route.

Aux fins du présent Règlement, [les ensembles roue/pneumatique de secours comportant un pneumatique unidirectionnel qui, une fois montés dans certaines positions sur le véhicule, auraient à tourner dans le sens inverse de celui indiqué sur le flanc du pneumatique] et les équipements de remplacement constitués de pneumatiques pour roulage à plat, à l'état complètement dégonflés, doivent être traités comme équipements de secours à usage temporaire selon la définition figurant au paragraphe 2.8 du Règlement.

¹ Telles qu'elles sont définies à l'annexe 7 de la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3) (document TRANS/WP.29/78/Rev.1/Amend.2).».

Paragraphe 2.1, modifier comme suit:

«... en ce qui concerne son équipement roue/pneumatique de secours à usage temporaire.».

Paragraphe 2.2.2, modifier comme suit:

«2.2.2 les caractéristiques de l'équipement roue/pneumatique de secours à usage temporaire,».

Ajouter un nouveau paragraphe 2.2.7, comme suit:

«2.2.7 le déport de la roue.».

Paragraphe 2.3, modifier comme suit:

«... d'une jante et d'un voile de roue;».

Ajouter les nouveaux paragraphes 2.3.1 et 2.3.2, comme suit:

- «2.3.1 “Désignation dimensionnelle de la roue”, une désignation comprenant tout au moins le diamètre nominal de la jante, la largeur nominale de la jante et le profil de la jante;
- 2.3.2 “Déport de la roue”, la distance entre la face d’appui du moyeu et le plan médian de la jante.».

Paragraphe 2.4, modifier comme suit:

- «2.4 “Pneumatique”, un pneumatique constitué d’une enveloppe souple renforcée qui contient, ou qui forme avec la roue sur laquelle elle est montée, une chambre fermée continue, de forme sensiblement toroïdale, renfermant un gaz (généralement de l’air) ou un gaz et un liquide, qui est normalement porté à une pression plus élevée que la pression atmosphérique. Il peut s’agir:».

Ajouter les nouveaux paragraphes 2.4.1 à 2.4.4, comme suit:

- «2.4.1 d’un “pneumatique normal”, pneumatique qui satisfait à toutes les conditions d’utilisation normales sur route;
- 2.4.2 d’un “pneumatique de secours à usage temporaire”, pneumatique spécifiquement conçu pour être différent d’un pneumatique normal, et destiné uniquement à un usage temporaire dans des conditions d’utilisation restreintes;
- 2.4.3 d’un “pneumatique pour roulage à plat”, pneumatique spécialement conçu pour fonctionner comme un pneumatique normal à l’état gonflé, mais pouvant aussi supporter un usage continu, mais limité, dans des conditions d’utilisation restreintes, après une perte de pression (à l’état dégonflé);
- 2.4.3.1 “pneumatique à flancs porteurs”, un pneumatique qui, grâce à une solution technique (basée par exemple sur des flancs renforcés), lorsqu’il est monté sur la roue appropriée et en l’absence de tout autre élément supplémentaire, peut assurer les fonctions de base du pneumatique à une vitesse de 80 km/h (50 mph) et sur une distance spécifiée lorsqu’il est utilisé à l’état dégonflé.
- 2.4.3.2 “pneumatique à appui interne”, un ensemble roue/pneumatique qui, lorsqu’il est utilisé à l’état dégonflé, utilise un ensemble d’éléments fonctionnellement interdépendants permettant d’assurer les fonctions de base du pneumatique à une vitesse de 80 km/h (50 mph) et sur une distance spécifiée lorsqu’il est utilisé à l’état dégonflé.
- 2.4.4 “état dégonflé”, l’état d’un pneumatique utilisé à une pression de gonflage comprise entre 0 et 70 kPa;
- 2.4.5 “fonctions de base du pneumatique”, la capacité normale d’un pneumatique gonflé à supporter une vitesse donnée et à transmettre les forces d’entraînement, de direction et de freinage au sol sur lequel il roule;

- 2.4.6 “pneumatique unidirectionnel”, un pneumatique conçu pour être utilisé dans un seul sens de rotation par rapport à la marche avant du véhicule.».

Paragraphe 2.5 à 2.8, modifier comme suit:

- «2.5 “Désignation dimensionnelle du pneumatique”, un ensemble de chiffres qui indiquent sans ambiguïté les dimensions géométriques du pneumatique, y compris la grosseur nominale de boudin, le rapport nominal hauteur/largeur et le diamètre nominal. On trouvera des définitions précises de ces caractéristiques dans le Règlement n° 30.
- 2.6 “Structure du pneumatique”, les caractéristiques techniques de la carcasse du pneumatique. Il peut s’agir d’une structure diagonale, diagonale ceinturée ou radiale, telle qu’elle est définie plus précisément dans le Règlement n° 30.
- 2.7 “Équipement de secours standard”, un ensemble roue/pneumatique identique, du point de vue de la désignation dimensionnelle des roues et des pneumatiques, du déport des roues et de la structure des pneumatiques, à celui monté sur le même essieu et sur la version ou le modèle particuliers du véhicule pour des conditions d’utilisation normales. Il peut s’agir d’une roue fabriquée en un matériau différent, par exemple acier au lieu d’alliage d’aluminium, et qui peut utiliser des écrous ou boulons de fixation de conception différente, mais qui est par ailleurs identique à la roue destinée à des conditions d’utilisation normales.
- 2.8 “Équipement de secours à usage temporaire”, un ensemble roue/pneumatique qui ne relève pas de la définition d’un “équipement de secours standard” donnée au paragraphe 2.7. Il peut s’agir, par exemple:
- d’un ensemble dans lequel le pneumatique est un pneumatique normal tel qu’il est défini au paragraphe 2.4.1, mais où la désignation dimensionnelle de la roue ou du pneumatique ou des deux à la fois diffère de celle de la roue ou du pneumatique montés sur le même essieu pour des conditions d’utilisation normales du véhicule;
 - d’un ensemble dans lequel le pneumatique est un pneumatique de secours à usage temporaire tel qu’il est défini au paragraphe 2.4.2;
 - d’un ensemble dans lequel la roue a un déport différent de celui de la roue montée sur le même essieu pour des conditions d’utilisation normales du véhicule;
 - d’un ensemble dans lequel le pneumatique a une structure différente de celle du pneumatique monté sur le même essieu pour des conditions d’utilisation normales du véhicule;
 - [d’un ensemble dans lequel le pneumatique est un pneumatique unidirectionnel qui, s’il est monté à certains emplacements sur le véhicule, tourne dans le sens incorrect par rapport à celui indiqué sur le flanc du pneumatique;]

- [d'un ensemble roue/pneumatique] tel qu'il est défini au paragraphe 2.4.3 (qui peut comprendre soit un pneumatique à flancs porteurs, soit un pneumatique à appui interne) monté sur le véhicule pour une utilisation normale permanente sur route, mais qui est utilisé en cas d'urgence à l'état totalement dégonflé;]».

Paragraphe 2.8.1 à 2.8.2.4, supprimer.

Paragraphe 2.11, lire:

Ajouter un nouveau paragraphe 2.11 ainsi conçu:

- «2.11 «Système avertisseur de roulage à plat», un système qui informe immédiatement le conducteur qu'un pneumatique roule à l'état dégonflé.».

Paragraphe 3.3, modifier comme suit:

«... est présenté à l'autorité d'homologation de type ou au service technique...».

Paragraphe 4.4.1, appel de note 1 et note 1, renuméroter 2 et modifier comme suit:

«² 1 pour l'Allemagne, 2 pour la France, 3 pour l'Italie, 4 pour les Pays-Bas, 5 pour la Suède, 6 pour la Belgique, 7 pour la Hongrie, 8 pour la République tchèque, 9 pour l'Espagne, 10 pour la Yougoslavie, 11 pour le Royaume-Uni, 12 pour l'Autriche, 13 pour le Luxembourg, 14 pour la Suisse, 15 (libre), 16 pour la Norvège, 17 pour la Finlande, 18 pour le Danemark, 19 pour la Roumanie, 20 pour la Pologne, 21 pour le Portugal, 22 pour la Fédération de Russie, 23 pour la Grèce, 24 pour l'Irlande, 25 pour la Croatie, 26 pour la Slovénie, 27 pour la Slovaquie, 28 pour le Bélarus, 29 pour l'Estonie, 30 (libre), 31 pour la Bosnie-Herzégovine, 32 pour la Lettonie, 33 (libre), 34 pour la Bulgarie, 35 (libre), 36 pour la Lituanie, 37 pour la Turquie, 38 (libre), 39 pour l'Azerbaïdjan, 40 pour l'ex-République yougoslave de Macédoine, 41 (libre), 42 pour la Communauté européenne (les homologations sont accordées par les États membres sous leurs propres marques CEE), 43 pour le Japon, 44 (libre), 45 pour l'Australie, 46 pour l'Ukraine, 47 pour l'Afrique du Sud, 48 pour la Nouvelle-Zélande, 49 pour Chypre et 50 pour Malte. Les numéros suivants seront attribués aux autres pays selon l'ordre chronologique de ratification de l'Accord concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions, ou de leur adhésion à cet accord, et les numéros ainsi attribués seront communiqués par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies aux Parties contractantes à l'Accord.».

Paragraphe 5.1.1, lire (supprimer l'appel de note 2 et la note 2):

- «5.1.1 Les pneumatiques destinés à être utilisés comme partie d'un équipement de secours à usage temporaire tel qu'il est défini au paragraphe 2.8 doivent être homologués conformément aux dispositions des Règlements n^{os} 30, 54 ou 75 sous leur dernière forme amendée.».

Paragraphe 5.1.4.1, modifier comme suit (la figure n'est pas modifiée):

- «5.1.4.1 Un symbole indiquant que la vitesse maximale autorisée est de 80 km/h, conforme à la figure ci-dessous, doit être apposé de manière permanente sur la face extérieure de la roue en un endroit bien visible.

Dans le cas des véhicules destinés à être vendus dans des pays utilisant les unités de mesure non métriques, un symbole d'avertissement supplémentaire, identique à celui décrit ci-dessus mais où l'indication de la vitesse "80 km/h" est remplacée par "50 mph", doit être apposé de manière permanente sur la face extérieure de la roue en un endroit bien visible.

À défaut, un symbole d'avertissement indiquant les deux vitesses, comme dans la figure ci-dessous, doit être apposé de manière permanente sur la face extérieure de la roue en un endroit bien visible.



Les majuscules doivent mesurer au moins 5 mm de haut et les nombres "80" et "50" au moins 20 mm de haut, l'épaisseur du trait de chaque chiffre étant d'au moins 3 mm. En ce qui concerne le texte en minuscules, la hauteur des caractères doit être d'au moins 5 mm. Le texte entier doit être entouré d'une bordure et figurer sur un fond de couleur contrastée.

Les dispositions du présent paragraphe ne s'appliquent pas à un équipement roue/pneumatique de secours à usage temporaire comprenant [soit] un pneumatique pour roulage à plat [, soit un pneumatique unidirectionnel].».

Paragraphe 5.1.4.2, modifier comme suit:

«... par cet enjoliveur.

Les dispositions du présent paragraphe ne s'appliquent pas à un équipement de secours à usage temporaire comprenant [soit] un pneumatique pour roulage à plat [, soit un pneumatique unidirectionnel].».

Ajouter les nouveaux paragraphes 5.1.5 à 5.1.6.3, comme suit:

- «5.1.5 Sauf dans le cas d'un pneumatique pour roulage à plat, il ne doit être fourni qu'un seul équipement de secours à usage temporaire avec le véhicule.

- 5.1.6 Dans le cas d'un véhicule équipé de pneumatiques pour roulage à plat, le véhicule doit aussi être muni d'un système avertisseur de roulage à plat (tel qu'il est défini au paragraphe 2.11), qui doit avertir le conducteur qu'un pneumatique qui est en contact avec la route est à l'état dégonflé.
- 5.1.6.1 La défaillance éventuelle doit être indiquée par un signal optique d'alerte de couleur jaune et, si le détecteur utilise ou comporte un symbole, celui-ci devra être conforme à la norme ISO 2575:2000, référence K10, numéro d'enregistrement ISO/CEI 7000-1434;
- 5.1.6.2 Toute défaillance électrique ou anomalie d'un capteur qui affecte le fonctionnement du système de contrôle de la pression, notamment une défaillance de l'alimentation électrique, de l'émission et de la transmission du signal de sortie, doit être indiquée au conducteur par l'allumage du signal optique d'alerte mentionné au paragraphe 5.1.6.1;
- 5.1.6.3 Le signal d'alerte doit s'allumer lorsque le contact est mis ou lorsque le véhicule roule à plus de [5 km/h] et ne doit s'éteindre que si aucune des déficiences mentionnées aux paragraphes 5.1.6 et 5.1.6.2 n'est présente.»*.

Paragraphe 6.1.2, lire:

- «6.1.2 Des instructions enjoignant de conduire avec prudence et de ne pas dépasser la vitesse maximale autorisée de 80 km/h (ou 50 mph) lorsque l'équipement de secours à usage temporaire ... dès que possible. Il doit être indiqué clairement que ces instructions s'appliquent également dans le cas d'un pneumatique pour roulage à plat utilisé à l'état dégonflé, si ce n'est que dans ce dernier cas il est prescrit une vitesse maximale autorisée de [80] km/h ([50] mph) sur une distance maximale de [km/miles], pour lesquelles le pneumatique est homologué.».

Paragraphe 6.1.3, modifier comme suit:

«... à usage temporaire. La présente disposition s'applique également à l'utilisation de pneumatiques pour roulage à plat à l'état dégonflé [, et à l'utilisation de pneumatiques unidirectionnels montés dans le sens de rotation incorrect]».

Paragraphe 6.1.5, modifier comme suit:

- «6.1.5 Pour les véhicules munis d'un équipement de secours à usage temporaire stocké à l'état dégonflé, une description de la méthode à suivre pour...».

Paragraphe 6.2, modifier comme suit:

- «6.2 Si le véhicule est muni d'un équipement de secours à usage temporaire stocké à l'état dégonflé, il doit être pourvu d'un dispositif...».

* Note du traducteur: Le texte anglais de ce paragraphe peut être interprété de plusieurs manières.

Paragraphe 6.3, modifier comme suit:

«... doivent figurer sur le véhicule en un endroit bien visible.»

Paragraphe 8.1, modifier comme suit:

«8.1 Les procédures de contrôle de conformité de la production doivent satisfaire aux dispositions formulées à l'appendice 2 de l'Accord (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2), ainsi qu'aux conditions suivantes:».

Paragraphe 8.2, modifier comme suit:

«8.2 L'autorité d'homologation de type ou le service technique qui a délivré l'homologation de type peut à tout moment vérifier la conformité de la production dans chaque installation de production. La fréquence normale de ces vérifications est d'au moins une fois par an.»

Paragraphes 8.3 à 8.4.5, supprimer.

Paragraphe 9.1, modifier comme suit:

«... les conditions énoncées au paragraphe 8 ci-dessus ne sont pas respectées.»

Annexe 1, point 9.3, modifier comme suit:

«9.3 Caractéristiques de l'équipement de secours à usage temporaire, notamment désignation dimensionnelle et marquage de la roue et du pneumatique, capacité de charge et indice de vitesse des pneumatiques, pneumatiques pour roulage à plat [ou pneumatiques unidirectionnels], déport maximal de la roue (lorsque ces caractéristiques diffèrent de celles de l'équipement standard).».

Annexe 3, paragraphe 1.5, modifier comme suit:

«1.5 Sauf dans le cas d'un pneumatique pour roulage à plat, les pneumatiques doivent être gonflés aux pressions recommandées par le constructeur pour le type de véhicule et l'état de charge. L'essai d'un pneumatique pour roulage à plat doit être effectué à l'état entièrement dégonflé.».

Annexe 3, paragraphe 2.3, lire (y compris l'addition de deux nouveaux paragraphes 2.3.1 et 2.3.2):

«2.3 L'efficacité du freinage doit satisfaire aux prescriptions énoncées dans le Règlement n° 13 pour les catégories de véhicules M₁ et N₁ pour l'essai à froid du type O avec moteur débrayé:

2.3.1 Dans le cas des véhicules de la catégorie M₁:

la distance d'arrêt obtenue avec une force maximale de 500 N appliquée à la commande au pied ne doit pas dépasser 50,7 m;

et la décélération moyenne en régime (dmr) déterminée au moyen de la formule suivante ne doit pas être inférieure à $5,8 \text{ ms}^{-2}$:

$$Dmr = v^2/41,14 \text{ s}$$

où v est la vitesse initiale à laquelle commence le freinage et s la distance parcourue au cours du freinage de $0,8 v$ à $0,1 v$.

2.3.2 Dans le cas des véhicules de la catégorie N_1 :

la distance d'arrêt obtenue avec une force maximale de 700 N appliquée à la commande au pied ne doit pas dépasser 61,2 m;

et la décélération moyenne en régime (dmr) déterminée au moyen de la formule suivante ne doit pas être inférieure à $5,0 \text{ ms}^{-2}$:

$$Dmr = v^2/41,14 \text{ s}$$

où v est la vitesse initiale à laquelle commence le freinage et s la distance parcourue au cours du freinage de $0,8 v$ à $0,1 v$.».

* * *

B. MOTIF

Le Royaume-Uni souhaite présenter des propositions d'amendements à ce Règlement pour simplifier et clarifier les prescriptions existantes et en étendre la portée aux véhicules équipés de pneumatiques pour roulage à plat.

Ces propositions prévoient que tout véhicule équipé d'un ensemble roue/pneumatique de secours différent de l'ensemble roue/pneumatique prévu pour les conditions d'utilisation normales sur route ou d'un pneumatique pour roulage à plat utilisé à l'état dégonflé doit être soumis à une homologation conformément au présent Règlement. En outre, étant donné que ce Règlement traite du montage des pneumatiques sur le véhicule, il convient d'y inclure des prescriptions concernant l'installation d'un dispositif avertisseur de roulage à plat pour attirer l'attention du conducteur sur le fait qu'un pneumatique pour roulage à plat est à l'état dégonflé. Le champ d'application du Règlement a été élargi pour permettre l'utilisation d'équipements roue/pneumatique de secours à usage temporaire sur les véhicules de la catégorie N_1 qui sont équipés de pneumatiques homologués conformément au Règlement n° 30.

En particulier, le libellé actuel du paragraphe 5.1.4.1 a par le passé prêté à confusion et été interprété dans certains cas, en combinaison avec le paragraphe 5.1.3, comme signifiant que la vitesse maximale autorisée pour un type d'équipement roue/pneumatique de secours à usage temporaire est liée à l'indice de vitesse du pneumatique utilisé. Le libellé proposé vise à indiquer clairement que la vitesse maximale autorisée est de 80 km/h, quel que soit l'indice de vitesse du pneumatique monté sur un ensemble roue/pneumatique de secours à usage temporaire.
