

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/WP.29/GRRF/2000/23  
3 juillet 2000

FRANÇAIS  
Original : ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Forum mondial sur l'harmonisation des règlements  
concernant les véhicules (WP.29)

Groupe de travail en matière de roulement et de freinage (GRRF)  
(Quarante-huitième session, 11-13 septembre 2000,  
point 5.3 de l'ordre du jour)

PROPOSITION DE PROJET D'AMENDEMENT AU RÈGLEMENT No 108  
(pneumatiques rechapés)

Document transmis par l'expert du Bureau international permanent des associations de vendeurs  
et recapeurs de pneumatiques (BIPAVÉR)

Note : Le texte reproduit ci-après a été établi par l'expert du BIPAVÉR afin de prendre en compte  
les pneumatiques dont la catégorie de vitesse est supérieure à 240 km/h.

---

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

GE.00-22254 (F)

## **A. PROPOSITION**

Paragraphe 1.2, modifier comme suit :

"1.2 Des pneumatiques rechapés dont la catégorie de vitesse est inférieure à 120 km/h."

Paragraphe 6.1, modifier comme suit :

"... n'est pas contraignante.

Note : les pneumatiques ne portant pas une inscription "E" ou "e" peuvent être admis pour rechapage à condition qu'ils soient conformes à une norme internationalement reconnue et que leur convenance puisse être établie."

\* \* \*

## **B. JUSTIFICATION**

Au sujet du paragraphe 1.2 :

Au moment de l'élaboration du Règlement, les pneumatiques dont l'indice de vitesse était supérieur à 240 km/h étaient relativement nouveaux et ne représentaient qu'une petite part du marché. Or, celui-ci s'est considérablement développé, phénomène qui devrait se poursuivre. Il ressort des chiffres pour le Royaume-Uni que les pneumatiques des catégories de vitesse VR et ZR représentaient environ 10 % du marché en 1994 pour atteindre 20 % en 1998. Une telle restriction interdit aux rechapeurs d'approvisionner une clientèle de plus en plus nombreuse.

De nombreux pays exigent que les pneumatiques soient remplacés à l'identique, par exemple un pneu Z par un autre pneu Z, etc. Encore une fois, prévoir dans le Règlement l'interdiction des pneumatiques rechapés d'une catégorie de vitesse supérieure à 240 km/h reviendrait à restreindre leur marché.

De nouveaux concepts et de nouvelles initiatives voient constamment le jour. Les pneumatiques VR, Z et ZR constituent déjà la "norme". Par conséquent, il serait restrictif, sur le plan commercial, de ne pas autoriser la production de pneumatiques rechapés ayant ces indices de vitesse ou d'autres indices, la sûreté et l'adéquation du produit étant établies par les organismes d'homologation selon les prescriptions applicables au contrôle de la conformité de production.

Sur le plan écologique, cette restriction aggrave le problème posé des pneumatiques usés et va à l'encontre de la politique environnementale de réutilisation, de récupération et de recyclage. Il est avéré que le rechapage permet de prolonger la vie du pneumatique original (chiffres concernant le Royaume-Uni pour 1997 : 26 % des pneumatiques usés étaient rechapés). Si les pneumatiques futurs sont interdits de rechapage, il n'en sera que plus difficile d'atteindre l'objectif de 100 % de récupération qu'exige la nouvelle Directive sur la mise en décharge.

Au sujet du paragraphe 6.1 :

Les pneumatiques ne portant pas l'indication "E" en provenance d'Amérique, du Japon, etc., qui sont produits selon des normes nationales, sont actuellement rechapés en grande quantité. Les rechapeurs jugent que les pneumatiques de ce type, considérés comme matière première, sont de même qualité que les pneumatiques portant l'indication "E" ou "e" et qu'il leur reste une plus grande profondeur de sculptures. De plus, ils existent dans des dimensions adaptées au marché mondial.

La restriction de l'utilisation de tels pneumatiques a plusieurs conséquences :

- elle augmentera le coût des enveloppes des pneumatiques portant l'indication "E" ou "e", entraînant ainsi pour l'industrie des surcoûts afférents aux matières premières;
- elle aura des incidences sur l'environnement, car des enveloppes de grande qualité et en état d'être rechapées seront inutilement éliminées;
- elle constitue un obstacle aux échanges avec d'autres pays qui fournissent actuellement aux rechapeurs d'importantes quantités d'enveloppes.

La technologie continue de donner naissance à de nouveaux concepts et à de nouvelles initiatives à l'échelle mondiale. Le fait de restreindre le rechapage aux seuls pneumatiques portant l'indication "E" ou "e" pourrait gravement compromettre la production et la livraison de pneumatiques rechapés sur les marchés futurs et, par conséquent, constituerait une pratique commerciale restrictive. La sûreté et la convenance du produit seraient établies par les organismes d'homologation, selon les prescriptions applicables au contrôle de la conformité de la production qui prévoient d'effectuer les essais sur banc à tambour spécifiés dans le Règlement No 30 de la CEE.

-----