



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
RESTREINTE

TRANS/WP.29/GRRF/2002/17/Rev.1  
22 novembre 2002

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-troisième session, 3-7 février 2003,  
point 6.5 de l'ordre du jour)

PROPOSITION DE PROJET D'AMENDEMENT AU RÈGLEMENT N° 64

(Roues et pneumatiques de secours à usage temporaire)

Révision 1

Transmise par l'expert du Royaume-Uni

Note: Le texte reproduit ci-après, établi par l'expert du Royaume-Uni, a pour objet de simplifier et de préciser les dispositions en vigueur et d'étendre leur domaine d'application aux véhicules munis de pneumatiques conçus pour pouvoir rouler à plat. Le Règlement en vigueur a prêté à une certaine confusion au fil des années et le Royaume-Uni garde présents à l'esprit les longs débats consacrés à ces questions au sein du GRRF.

---

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

Les propositions ci-après visent à faire en sorte que tout véhicule équipé d'un ensemble roue/pneumatique de secours différent de celui prévu pour des conditions d'utilisation normale sur route, ou d'un ensemble roue/pneumatique conçu pour rouler à plat et se présentant à l'état dégonflé, soit soumis à homologation conformément au présent Règlement. Le présent document est essentiellement une version modifiée et à jour du document TRANS/WP.29/GRRF/2002/17 et du document informel n° 7 présentés à la cinquante-deuxième session du GRRF (TRANS/WP.29/GRRF/52, par. 40).

---

## A. PROPOSITION

Le 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»

Paragraphe 1 (y compris l'adjonction d'une nouvelle note de bas de page 1/), modifier comme suit:

### «1. DOMAINE D'APPLICATION

Le présent Règlement concerne l'homologation des véhicules des catégories M1 et N1 1/ équipés d'un ensemble roue/pneumatique de secours différent de l'«équipement standard» tel qu'il est défini au paragraphe 2.7 du Règlement, destiné à être utilisé temporairement en cas de dommage causé à l'ensemble roue/pneumatique équipant le véhicule pour une utilisation normale de longue durée sur route.

Aux fins du présent Règlement, les ensembles roue/pneumatique de secours comportant un pneumatique unidirectionnel qui, une fois monté sur le véhicule, devrait fonctionner dans le sens inverse de celui indiqué sur le flanc du pneumatique et les équipements de remplacement constitués d'ensembles roue/pneumatique de secours sous la forme de pneumatiques conçus pour pouvoir rouler à plat à l'état complètement dégonflé doivent être traités comme des équipements de secours destinés à être utilisés temporairement selon la définition figurant au paragraphe 2.8 du Règlement.

Un type quelconque de produit d'étanchéité utilisé pour maintenir ou rétablir la pression de gonflage du pneumatique après une crevaison n'est pas considéré comme un équipement de secours roue/pneumatique destiné à être utilisé temporairement aux fins du présent Règlement.

---

1/ Telle que définie 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 et pneumatique de secours à utilisation temporaire.»

Paragraphe 2.2.2, modifier comme suit:

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

Ajouter un nouveau paragraphe 2.2.7, comme suit:

«2.2.7 le déport interne de la roue.»

Paragraphe 2.3, modifier comme suit:

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

Ajouter les nouveaux paragraphes 2.3.1 et 2.3.2, comme suit:

«2.3.1 “Désignation dimensionnelle de la roue”, 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 interne de la roue”, la distance entre la face d'appui du moyeu et l'axe de la jante.»

Paragraphe 2.4, modifier comme suit:

«2.4 “Pneumatique”, un pneumatique constitué d'une enveloppe souple renforcée qui est fourni avec la roue sur laquelle il est monté, ou qui forme avec celle-ci une chambre fermée continue, essentiellement toroïdale, contenant un gaz (généralement de l'air) ou un gaz et un liquide, et qui est normalement destiné à être utilisé 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 “pneumatique normal”, un pneumatique qui satisfait à toutes les conditions d'utilisation normales sur route, à l'exclusion des pneumatiques conçus pour pouvoir rouler à plat;

2.4.2 “pneumatique de secours à usage temporaire”, un pneumatique spécifiquement conçu pour être différent d'un pneumatique normal et destiné à un usage temporaire uniquement dans des conditions de conduite restreintes;

2.4.3 “pneumatique conçu pour pouvoir rouler à plat”, un pneumatique ou un système de pneumatique spécifiquement conçu pour permettre une utilisation ininterrompue, mais limitée, dans des conditions restreintes, à la suite d'un dégonflement provoqué par une perforation de la carcasse du pneumatique;

- 2.4.4. “pneumatique unidirectionnel”, un pneumatique conçu pour fonctionner dans un sens de rotation donné par rapport à la marche avant normale du véhicule.»

Paragraphe 2.5 à 2.8, modifier comme suit:

- «2.5 “Désignation dimensionnelle du pneumatique”, un ensemble de chiffres constituant une indication unique des dimensions géométriques du pneumatique et comprenant la grosseur nominale de boudin, le rapport nominal d’aspect 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, ceinturée croisée ou radiale, telle que définie plus en détail dans le Règlement n° 30.
- 2.7 “Équipement de secours standard”, un ensemble roue et pneumatique identique, du point de vue de la désignation dimensionnelle des roues et des pneumatiques, du déport interne des roues et de la structure des pneumatiques, à celui monté dans la même position de l’essieu et sur la version ou le modèle particulier du véhicule pour des conditions d’utilisation normales. Il peut s’agir d’une roue fabriquée en un matériau différent, par exemple de l’acier au lieu d’un 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 et 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 que 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 dans la même position d’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 que défini au paragraphe 2.4.2.;
  - d’un ensemble dans lequel la roue a un déport interne différent de celui de la roue montée dans la même position d’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 dans la même position d’essieu pour des conditions d’utilisation normales du véhicule;
  - d’un ensemble dans lequel le pneumatique est un pneumatique unidirectionnel qui, s’il est utilisé dans certaines positions sur le véhicule, peut avoir pour conséquence que le sens de rotation est l’inverse de celui qui est indiqué sur le flanc du pneumatique;

- d'un ensemble roue/pneumatique constitué d'une roue et d'un pneumatique conçu pour pouvoir rouler à plat monté sur le véhicule pour des conditions normales d'utilisation de longue durée sur route, mais qui est utilisé en cas d'urgence à l'état complètement dégonflé;

Certaines versions d'équipements roue/pneumatique de secours à usage temporaire peuvent être fournies en vue d'être stockées sur le véhicule à l'état dégonflé (plié).»

Supprimer les paragraphes 2.8.1 à 2.8.2.4.

Supprimer le paragraphe 2.11.

Paragraphe 3.3, modifier comme suit:

«... est présenté à l'autorité compétente pour l'homologation du type ou au service technique ....»

Paragraphe 4.4.1, renvoi à la note de bas de page 1/ et note de bas de page 1/, renuméroter note de bas de page 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 qui utilisent leurs propres marques CEE), 43 pour le Japon, 44 (libre), 45 pour l'Australie, 46 pour l'Ukraine, 47 pour la République sud-africaine et 48 pour la Nouvelle-Zélande. 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 chiffres ainsi attribués seront communiqués par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies aux Parties contractantes à l'Accord.»

Paragraphe 5.1.1, renvoi à la note 2/ et note 2/, renuméroter note 3/.

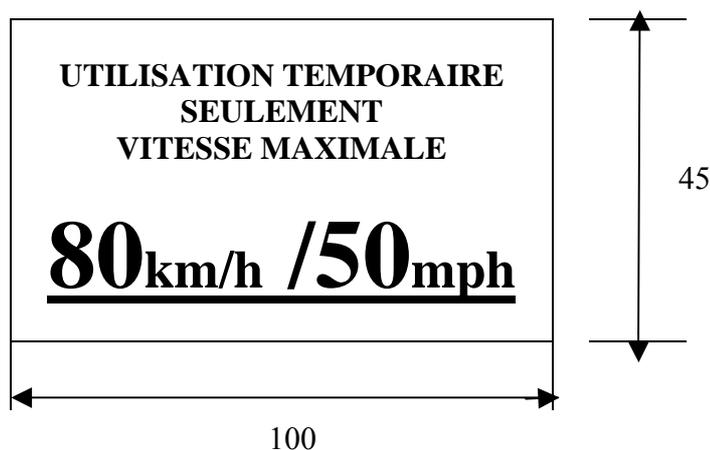
Paragraphe 5.1.4.1, modifier comme suit (le diagramme n'est pas modifié):

«5.1.4.1 Un symbole indiquant que la vitesse maximale autorisée est de 80 km/h se présentant conformément au diagramme ci-dessous est apposé en permanence sur la face extérieure de la roue en un endroit visible.

.....

S'agissant de véhicules destinés à être vendus dans des pays utilisant les unités de mesure du Royaume-Uni, un signal d'avertissement supplémentaire, identique à celui décrit ci-dessus, si ce n'est que le nombre "80" doit être remplacé par "50" et l'unité "km/h" par "mph", est apposé en permanence sur la face extérieure de la roue en un endroit visible.

Sinon un symbole d'avertissement unique disposé conformément au diagramme ci-dessous est apposé en permanence sur la face extérieure de la roue en un endroit 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 de ligne des éléments constitutifs de chacun des chiffres étant d'au moins 3 mm. En ce qui concerne le texte en minuscules, l'épaisseur de ligne doit être d'au moins 5 mm. Le texte tout entier est entouré d'une bordure et disposé sur un fond de couleur contrastée.

Les dispositions du présent paragraphe ne s'appliquent pas à un équipement roue et pneumatique de secours à usage temporaire comprenant soit un pneumatique conçu pour pouvoir rouler 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 conçu pour pouvoir rouler 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 conçu pour pouvoir rouler à plat, il n'est fourni avec le véhicule qu'un seul équipement de secours à usage temporaire.

- 5.1.6 Dans le cas de véhicules équipés de pneumatiques conçus pour pouvoir rouler à plat, le véhicule est aussi équipé d'un détecteur de pression de gonflage qui avertit au moins le conducteur d'une perte totale de pression de gonflage dans chaque pneumatique en contact avec la route et qui est donc capable de détecter des défaillances multiples;
- 5.1.6.1 La défaillance éventuelle sera indiquée par un signal optique d'avertissement de couleur rouge et si le détecteur utilise ou comporte un symbole, celui-ci devra être conforme à la norme ISO 2575:2000, référence K10, n° d'enregistrement ISO/CEI 7000-1434;
- 5.1.6.2 Toute défaillance électrique ou anomalie de capteur qui se répercute sur le détecteur de pression, notamment une défaillance de l'alimentation électrique, de l'émission et de la transmission du signal de sortie, est indiquée au conducteur par le signal optique d'avertissement mentionné au paragraphe 5.1.6.1;
- 5.1.6.3 Le signal d'avertissement fonctionne lorsque le circuit d'allumage du véhicule est alimenté en courant et on devra vérifier qu'aucune des défaillances mentionnées aux paragraphes 5.1.6 et 5.1.6.2 ne s'est produite avant d'éteindre le signal.»

Paragraphe 6.1.2, modifier comme suit:

- «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 conviendra de préciser que ces instructions s'appliquent également à l'utilisation d'un pneumatique unidirectionnel utilisé dans le mauvais sens de rotation ainsi qu'à un pneumatique conçu pour pouvoir rouler à plat utilisé à l'état dégonflé, si ce n'est que, dans ce dernier cas, la vitesse maximale autorisée est de [50] km/h ([30] mph) sur une distance maximale de [50] km ([30] miles).»

Paragraphe 6.1.3, modifier comme suit:

«... à usage temporaire. La présente disposition s'applique également à l'utilisation, à l'état dégonflé, de pneumatiques conçus pour pouvoir rouler à plat.»

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 ....»

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 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 ou le service technique compétent en matière d'homologation de type 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, à 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 la désignation dimensionnelle et le marquage de la roue et du pneumatique, la charge et la vitesse que peuvent supporter les pneumatiques, les pneumatiques conçus pour pouvoir rouler à plat ou les pneumatiques unidirectionnels, le déport interne 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 de pneumatiques conçus pour pouvoir rouler à plat, les pneumatiques sont gonflés aux pressions recommandées par le constructeur pour le type de véhicule et l'état de charge. L'essai des pneumatiques conçus pour rouler à plat est effectué à l'état entièrement dégonflé.»

\* \* \*

## **B. MOTIF**

Le Règlement existant a prêté à une certaine confusion au cours des années et le Royaume-Uni garde présents à l'esprit les longs débats précédemment consacrés à ces questions au sein du GRRF. 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 conçus pour pouvoir rouler à plat.

Ces propositions visent à faire en sorte que tout véhicule équipé d'un ensemble roue/pneumatique de secours différent de celui prévu pour des conditions d'utilisation normales sur route ou d'un équipement roue/pneumatique conçu pour pouvoir rouler à plat et à l'état dégonflé soit assujéti à homologation conformément au présent Règlement. En outre, étant donné que ce Règlement traite du montage des pneumatiques sur les véhicules, il y aurait lieu

d'y inclure des prescriptions concernant l'installation d'un dispositif de détection ou d'indication de la pression des pneumatiques pour appeler l'attention du conducteur sur un pneumatique dégonflé et roulant à plat.

En particulier, le libellé actuel du paragraphe 5.1.4.1 a donné lieu à confusion et a été interprété dans certains cas, en corrélation avec le paragraphe 5.1.3, en ce sens que la limite de vitesse maximale pour un type d'équipement roue/pneumatique de secours à usage temporaire serait liée à l'indice de vitesse du pneumatique utilisé. Le libellé proposé devrait préciser que la limite de vitesse maximale est de 80 km/h, quelle que soit la vitesse potentielle du pneumatique monté sur un ensemble roue/pneumatique de secours à usage temporaire.

-----