



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/23  
10 juillet 2006

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)

Soixantième session  
Genève, 18-22 septembre 2006  
Point 5.3 de l'ordre du jour provisoire

**PROPOSITION DE PROJET D'AMENDEMENTS AU RÈGLEMENT N° 64**

(Roues et pneumatiques de secours à usage temporaire)

Communication des experts de l'Organisation technique européenne  
du pneumatique et de la jante (ETRTO)

Note: Le texte reproduit ci-dessous, établi par les experts de l'ETRTO, a pour but de modifier plus avant les prescriptions existantes pour les étendre aux véhicules équipés de pneumatiques pour roulage à plat. Fondé sur le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2002/17/Rev.5, il vise à clarifier les dispositions applicables aux systèmes d'avertisseurs de roulage à plat. Les modifications qu'il est proposé d'apporter à ce dernier document sont indiquées en caractères **gras**.

---

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

A. PROPOSITION

Paragraphe 5.1.6 à 5.1.6.3, modifier comme suit:

«5.1.6 Les véhicules équipés de pneumatiques pour roulage à plat/pneumatiques à flancs porteurs ou de systèmes de roulage à plat/systèmes de mobilité prolongée doivent aussi être munis d'un système avertisseur de roulage à plat (tel qu'il est défini au paragraphe 2.14), qui avertit le conducteur qu'un pneumatique en contact avec la route est **sur le point de se trouver ou se trouve déjà** en mode de roulage à plat.

5.1.6.1 Toute défaillance éventuelle doit être indiquée par un signal optique d'alerte conformément au Règlement n° 121.

5.1.6.2 **Le signal d'alerte doit s'allumer lorsque le contact d'allumage est mis (vérification du bon fonctionnement du voyant).** ~~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 **Lorsqu'un pneumatique se trouve en mode de roulage à plat, le conducteur doit en être averti par l'allumage du signal d'alerte mentionné au paragraphe 5.1.6.1.** ~~Le signal d'alerte doit s'allumer lorsque le contact est mis (vérification du bon fonctionnement du voyant). Le signal d'alerte doit aussi s'allumer lorsqu'un pneumatique roule à plat ou lorsque l'une des défaillances visées au paragraphe 5.1.6.2 se produit. Ces défaillances doivent être détectées au plus tard 10 minutes après que le véhicule a roulé continûment à plus de 40 km/h. Le signal d'alerte doit rester allumé aussi longtemps que l'une des défaillances susmentionnées persiste et chaque fois que le contact d'allumage est mis.»~~

Ajouter plusieurs nouveaux paragraphes, libellés comme suit:

«5.1.6.4 **Toute défaillance électrique ou anomalie d'un capteur qui affecte le système avertisseur de roulage à plat, notamment une défaillance de l'alimentation électrique, de l'émission ou de la transmission du signal de sortie, doit être indiquée au conducteur par l'allumage du signal optique mentionné au paragraphe 5.1.6.1.**

5.1.6.5 **Le signal d'alerte défini aux paragraphes 5.1.6.2 à 5.1.6.4 doit satisfaire à l'une des prescriptions suivantes:**

5.1.6.5.1 **Sur un véhicule dont les pneumatiques sont bien gonflés à la pression de gonflage à froid recommandée, soumettre l'un des pneumatiques à une perte de pression progressive comprise entre 10 et 20 kPa/min et vérifier qu'en cas de conduite à plus de 25 km/h le système émet un signal d'alerte au plus tard lorsque la perte de pression atteint 100 kPa.**

- 5.1.6.5.2 Sur un véhicule dont les pneumatiques sont bien gonflés à la pression de gonflage à froid recommandée et qui se trouve à l'arrêt, dégonfler l'un des pneumatiques de 100 kPa. En cas de conduite à plus de 25 km/h, le système doit émettre un signal d'alerte dans les 5 minutes.**
- 5.1.6.5.3 L'essai doit être effectué à deux vitesses différentes au moins: à 130 km/h ou plus et entre 25 et 70 km/h.**
- 5.1.6.6 En cas de dysfonctionnement, la fonction d'autodiagnostic du système doit être capable de donner des informations dans les 5 minutes lorsque le véhicule roule à plus de 25 km/h.».**

## B. JUSTIFICATION

L'ETRTO souhaite présenter des propositions d'amendements au Règlement n° 64 pour clarifier les prescriptions existantes concernant les pneumatiques pour roulage à plat et les systèmes de mobilité prolongée.

Ces pneumatiques et systèmes sont conçus pour permettre le roulage à plat (pression de gonflage inférieure à 70 kPa), à une certaine vitesse et pour une certaine distance (ou pendant un certain temps). Par exemple, le complément 14 au Règlement CEE n° 30 fixe cette distance à 80 km (ou 1 heure) et la vitesse à 80 km/h, à une pression de 0 kPa. Il convient toutefois de garder à l'esprit que si la vitesse du véhicule dépasse la vitesse maximale indiquée (80 km/h) en mode de roulage à plat, la distance sur laquelle (ou le temps pendant lequel) l'utilisateur peut rouler en mode de roulage à plat diminue très rapidement, proportionnellement à l'augmentation de la vitesse du véhicule. Il faut bien comprendre que la conduite en mode de roulage à plat à plus de 80 km/h peut rapidement endommager les pneumatiques<sup>1</sup>.

Par conséquent, les systèmes de surveillance de la pression des pneus (TPMS) et les systèmes avertisseurs de roulage à plat (RFWS) mais aussi les conditions d'essai de ces systèmes doivent être conçus pour protéger les usagers dans les conditions de conduite réelles. Lorsque l'un des pneumatiques se dégonfle, le conducteur doit être averti dès que le pneumatique en question passe<sup>2</sup> en mode de roulage à plat, de manière qu'il puisse ralentir jusqu'à la vitesse préconisée pour ce mode (80 km/h).

---

<sup>1</sup> Les plaintes récemment déposées auprès de l'Office of Defects Investigations (DOT/NHTSA) des États-Unis d'Amérique tendent à montrer qu'il est très dangereux de conduire à plus de 100 km/h si le système de surveillance de la pression des pneumatiques n'avertit pas à temps le conducteur qu'un de ses pneumatiques est à plat.

<sup>2</sup> Ces dispositions sont conformes aux prescriptions du paragraphe 6.2 de la norme ISO/16992:2006: «Les systèmes de mobilité étendue doivent s'activer automatiquement et comprendre un système d'avertissement de roulage à plat signalant au chauffeur:

- que le mode de roulage à plat est intervenu, et
- toute défaillance du système d'avertissement de roulage à plat.».

L'amendement proposé par l'ETRTO, qui consiste à aligner les paragraphes 5.1.6.5.1 et 5.1.6.5.2 sur la norme ISO 21750/2006 intitulée «Véhicules routiers – Renforcement de la sécurité conjointement avec le contrôle de la pression de gonflage des pneumatiques», répond concrètement aux besoins de sécurité des usagers, car:

1. Les RFWS sont soumis à deux essais censés couvrir convenablement toute la plage de vitesses des véhicules en circulation dans les Parties contractantes à l'Accord de 1958,
2. Le système avertisseur se déclenche suffisamment tôt pour que le conducteur soit averti avant que la capacité de roulage à plat du pneumatique ne soit sensiblement réduite, et
3. Les dysfonctionnements sont rapidement détectés pour ne pas retarder le déclenchement du système avertisseur.

----