



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/6/Rev.1
4 juillet 2008

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

Groupe de travail en matière de roulement et de freinage

Soixante-quatrième session
Genève, 16-19 septembre 2008
Point 8 d) de l'ordre du jour provisoire

PNEUMATIQUES

Règlement n° 109

(Pneumatiques rechapés pour les véhicules utilitaires et leurs remorques)

Proposition de projet d'amendement au Règlement n° 109

Communication de l'expert des Pays-Bas*

Le texte ci-après, qui a été établi par l'expert des Pays-Bas, vise à insérer dans le Règlement n° 109 de nouvelles dispositions applicables aux pneumatiques rechapés munis d'une protection supplémentaire de flanc (PSF). Le présent document annule et remplace le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/6 consacré au même sujet; il a été établi sur la base du document informel GRRF-63-24, distribué au cours de la soixante-troisième session du Groupe de travail en matière de roulement et de freinage (GRRF) (voir rapport ECE/TRANS/WP.29/GRRF/63, par. 33). Les modifications qu'il est proposé d'apporter au texte actuel du Règlement apparaissent en caractères **gras**.

* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2006-2010 (ECE/TRANS/166/Add.1, activité 02.4), le Forum mondial élabore, harmonise et actualise les Règlements, afin d'améliorer le comportement des véhicules. Le présent document est soumis en vertu de ce mandat.

A. PROPOSITION

Paragraphe 2.37, modifier comme suit (y compris la nouvelle note de bas de page ^{*}/):

- «2.37 “Rechapage”, le terme générique qui désigne la remise en état d’un pneu usé par le remplacement de la bande de roulement usagée par un matériau neuf. Ce terme peut aussi désigner la réfection de la surface extérieure du flanc (**par exemple la protection supplémentaire de flanc (PSF)**) et le remplacement de la fausse ceinture ou de la nappe de protection. Il englobe les procédés ci-après:
- 2.37.1 “Rechapage de sommet”, remplacement de la bande de roulement;
- 2.37.2 “Rechapage de sommet, avec chevauchement”, remplacement de la bande de roulement, le matériau neuf recouvrant également une partie du flanc^{*/};
- 2.37.3 “Talon à talon”, remplacement de la bande de roulement et réfection du flanc, y compris tout ou partie de la zone basse du pneu^{*/}.

^{*/} **Y compris la méthode utilisée pour appliquer la PSF.**».

Paragraphe 2.42, modifier comme suit:

- «2.42 “Revêtement pour flanc”, matériau utilisé pour recouvrir les flancs de l’enveloppe permettant ainsi de porter les inscriptions voulues. **Ce matériau peut aussi être utilisé pour protéger l’extérieur du pneumatique contre l’abrasion pendant le roulement. Dans ce cas, la couche de protection en caoutchouc est appelée PSF (protection supplémentaire de flanc).**».

Ajouter un nouveau paragraphe 7.1.4.3, ainsi conçu:

- «**7.1.4.3 Les pneumatiques radiaux rechapés dont la grosseur de boudin nominale est supérieure à 305 mm, qui sont destinés à un montage jumelé et qui présentent un rapport nominal d’aspect de plus de 60, peuvent être revêtus d’une couche supplémentaire de caoutchouc destinée à protéger le flanc (PSF) dépassant de 8 mm au plus la grosseur de boudin hors tout d’un pneumatique de même dimension autorisé par le Règlement n° 54, à condition que:**
- a) **Cette couche de caoutchouc ne soit appliquée que sur un seul des deux flancs;**
 - b) **Le flanc en question porte la mention “ASP” et l’indication “OUTSIDE”, en lettres d’une hauteur d’au moins 8 mm;**
 - c) **La vitesse maximale autorisée corresponde au code J (100 km/h).**».

Annexe 5, modifier comme suit:

«...»

Note: En ce qui concerne le ... du Règlement n° 54, mais dans une limite de 1,5 %.

Cette grosseur de boudin pour un pneumatique radial rechapé muni d'une PSF peut dans tous les cas être supérieure à celle indiquée dans les tableaux de l'annexe 5 du Règlement n° 54, mais dans une limite de 8 mm.».

B. JUSTIFICATION

Lorsque le Règlement n° 109 a été établi, on n'a pas pris en considération le fait que depuis longtemps on renforçait les flancs des pneumatiques à usage urbain afin d'accroître leur longévité et de les rendre plus sûrs. En conséquence, les enveloppes pouvaient rarement être renforcées en raison des tolérances imposées par le Règlement n° 109 en ce qui concerne la largeur du boudin.

Le renforcement des flancs se fait au cours du rechapage sur les anciennes enveloppes, afin de mieux protéger les flancs contre l'abrasion intensive à laquelle ils sont soumis en usage urbain. En appliquant une couche supplémentaire sur un seul flanc, on rend plus sûrs les pneumatiques employés principalement sur les autobus urbains, les véhicules de collecte des déchets et tout autre véhicule contraint à des arrêts fréquents. Le montage sur les véhicules dépend des conditions locales et fait l'objet de recommandations à l'intention des utilisateurs locaux. Afin de remédier à cette incohérence, il est proposé de modifier le Règlement n° 109 pour autoriser l'emploi de pneumatiques radiaux rechapés ayant une grosseur de boudin supérieure à 305 mm, munis d'une PSF, soit une tolérance supplémentaire de 8 mm par rapport à la grosseur maximale hors tout autorisée pour ce type de pneumatique dans le Règlement n° 54, et d'indiquer, au moyen de mentions portées sur le pneu, que cette protection doit être appliquée sur le flanc extérieur afin que, dans le cas de roues jumelées, l'écartement minimum soit respecté.

La présente proposition vise à modifier le Règlement n° 109 afin qu'il tienne compte d'une pratique bien établie, en ne pénalisant ni les transporteurs ni les rechapeurs. Il convient de noter que cette modification n'aura en réalité aucune incidence sur la grosseur de boudin hors tout des pneumatiques vendus dans le commerce mais régularisera simplement un état de fait jusque-là non reconnu.
