



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/19
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 de l'Organisation technique européenne
du pneumatique et de la jante*

Le texte reproduit ci-après, établi par l'expert de l'Organisation technique européenne du pneumatique et de la jante (ETRTO), vise à améliorer les dispositions du Règlement n° 109 relatives à l'inspection visuelle obligatoire. Les modifications qu'il est proposé d'apporter au texte actuel du Règlement n° 109 apparaissent en caractères gras ou biffées.

* 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 a pour mission d'élaborer, d'harmoniser et de mettre à jour les règlements en vue d'améliorer la sécurité passive des véhicules. Le présent document est soumis en vertu de ce mandat.

A. PROPOSITION

Paragraphe 6.5.1, modifier comme suit:

«6.5.1 Après vulcanisation, alors qu'il conserve une certaine chaleur, chaque pneumatique rechapé doit être examiné pour s'assurer qu'il ne présente aucun défaut apparent. **Lorsqu'un pneumatique présente un défaut visible, il doit faire l'objet d'un examen spécifique visant à déterminer quelle mesure il y a lieu de prendre.** Pendant ou après le rechapage, le pneumatique doit être gonflé à une pression d'au moins 1,5 bar (150 kPa) pour examen. **D'autres méthodes plus adaptées que l'inspection visuelle et n'exigeant pas le gonflage du pneumatique peuvent aussi être utilisées avec l'accord des autorités d'homologation.** ~~Lorsque le profil du pneumatique présente un défaut apparent (par exemple boursouffure, enfoncement, etc.), il doit faire l'objet d'un examen spécifique pour déterminer la cause de ce défaut.~~».

B. JUSTIFICATION

À l'époque où le Règlement n° 109 a été rédigé, la seule méthode viable consistait à soumettre les pneumatiques de camions à une inspection visuelle après les avoir légèrement gonflés. Aujourd'hui, grâce aux progrès techniques qui ont été accomplis, on peut vérifier l'état des pneumatiques rechapés par d'autres moyens (par exemple cisaillement, contrôle par rayons X, contrôle par ultrasons, etc.) qui ne nécessitent ni gonflage ni inspection visuelle. Pour que le secteur du rechapage puisse pleinement bénéficier de ce progrès technique, l'ETRTO propose d'autoriser d'autres méthodes en sus de l'inspection visuelle. L'inspection visuelle du pneumatique à l'état gonflé ne serait donc qu'une des méthodes de contrôle possibles parmi d'autres, l'usine choisissant l'une de ces méthodes en fonction de son organisation.

Il convient de faire observer que le paragraphe 6.5.2 (obligation de s'assurer de l'intégrité de la structure du pneu rechapé) n'est pas modifié par le présent projet d'amendement.

En outre, la recherche de la cause d'un quelconque défaut mis en évidence ne devrait pas faire partie d'un règlement.
