



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.29/2005/99
26 août 2005

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Forum mondial de l'harmonisation des Règlements
concernant les véhicules (WP.29)

(Cent trente-septième session, 15-18 novembre 2005,
points 6.3.3 et B.2.2.3 de l'ordre du jour)

DEMANDE TENDANT À FAIRE FIGURER DANS LE RECUEIL DES RÈGLEMENTS
TECHNIQUES MONDIAUX ADMISSIBLES LA NORME FMVSS N° 139
DES ÉTATS-UNIS RELATIVE AU NOUVEL ESSAI DES PNEUMATIQUES
À CARCASSE RADIALE POUR VÉHICULES LÉGERS

Communication du représentant des États-Unis d'Amérique

Note: Le document reproduit ci-après est présenté par les États-Unis d'Amérique au Comité exécutif A.C.3 pour examen. Il contient une demande tendant à faire figurer dans le Recueil des règlements admissibles la Norme FMVSS n° 139 relative au nouvel essai des pneumatiques à carcasse radiale pour véhicules légers.

Le présent document est un document de travail distribué pour examen et commentaires. Quiconque l'utilise à d'autres fins en porte l'entière responsabilité. Les documents sont également disponibles via Internet:

<http://www.unece.org/trans/main/welcwp29.htm>

DEMANDE TENDANT À FAIRE FIGURER DANS LE RECUEIL DES RÈGLEMENTS
TECHNIQUES MONDIAUX ADMISSIBLES LA NORME FMVSS N° 139 DES
ÉTATS-UNIS RELATIVE AU NOUVEL ESSAI DES PNEUMATIQUES À CARCASSE
RADIALE POUR VÉHICULES LÉGERS

Les États-Unis d'Amérique demandent que la norme fédérale FMVSS n° 139 relative au nouvel essai des pneumatiques à carcasse radiale pour véhicules légers figure dans le Recueil des règlements techniques mondiaux admissibles.

Historique

Aux termes de l'article 10 de la loi sur la documentation, la responsabilité et l'amélioration des procédures de rappel dans le domaine des transports (TREAD) adoptée par le Congrès des États-Unis en 2000, la National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) est chargée de réviser et de mettre à jour les dispositions réglementaires concernant les performances des pneumatiques en matière de sécurité et d'établir une nouvelle règle définitive dans ce domaine.

Les rappels dont les pneus Firestone ont fait l'objet en 2000, avant la promulgation de la loi TREAD, ont attiré l'attention du public sur la norme FMVSS n° 109 relative aux pneumatiques des voitures particulières établie par la NHTSA. Cette norme n'avait fait l'objet d'aucune modification importante depuis son adoption en 1967. À cette époque, plus de 99 % des pneumatiques montés aux États-Unis sur les voitures particulières étaient des pneumatiques à carcasse diagonale. Les prescriptions et les méthodes d'essais figurant dans la norme FMVSS n° 109 avaient donc été conçues essentiellement pour ce type de pneumatiques. Aujourd'hui, les pneumatiques à carcasse radiale ont presque totalement remplacé les pneumatiques à structure diagonale sur les voitures particulières et les autres véhicules légers. Ils représentent plus de 95 % des pneumatiques de voitures particulières, tant aux États-Unis qu'en Europe, et sont montés sur la plupart des autres véhicules légers neufs vendus aux États-Unis. La NHTSA n'exige pas que les véhicules légers soient équipés de pneus à carcasse radiale mais elle réglemente les performances de ces pneumatiques au moyen des normes FMVSS n°s 109 et 119. Étant donné que les performances des pneumatiques à carcasse radiale sont supérieures à celles des pneumatiques à carcasse diagonale, les premiers satisfont plus facilement aux prescriptions de la norme FMVSS n° 109.

Si la longévité et les performances des pneumatiques se sont améliorées au cours des 30 dernières années, les conditions dans lesquelles ils sont utilisés sont devenues plus éprouvantes. Vitesses plus élevées, charges plus lourdes, durée de vie plus longue, trajets plus longs et modification des comportements d'achat sont autant de facteurs qui expliquent que les contraintes auxquelles sont soumis aujourd'hui les pneumatiques à carcasse radiale sont beaucoup plus fortes que celles endurées par la génération précédente de pneumatiques de ce type. Étant donné les caractéristiques des pneumatiques à carcasse radiale, l'usage qui en est fait actuellement et les habitudes d'achat, les niveaux de performance minimum requis lors des essais à grande vitesse, des essais de fatigue, des essais de résistance et des essais de détalonnage ne permettent pas de faire la différence entre les divers pneumatiques à carcasse radiale actuels en ce qui concerne ces aspects de la performance.

La NHTSA a examiné en quoi il pourrait être utile, d'une part, de modifier chacun des essais prévus par les normes en vigueur applicables aux pneumatiques montés sur les véhicules

légers, c'est-à-dire les véhicules dont le poids total en charge n'excède pas 10 000 livres (4 536 kg), à l'exception des motocycles et des véhicules lents et, d'autre part, d'adopter plusieurs nouveaux essais. Ce faisant, elle a tout particulièrement insisté sur l'amélioration de la capacité des pneumatiques à résister aux effets des facteurs mentionnés à l'occasion de l'examen et de la promulgation de la loi TREAD, tels que l'échauffement, le sous-gonflage et le vieillissement. Elle a procédé à des essais, des collectes de données et des analyses de grande ampleur et a examiné les autres normes et propositions formulées aux niveaux international et national et par l'industrie ainsi que les propositions du public.

Description des règlements

La norme proposée spécifie les dimensions, les prescriptions en matière d'essais et d'étiquetage ainsi que les capacités de charge des pneumatiques. Elle s'applique aux nouveaux pneumatiques destinés aux véhicules automobiles (autres que les motocycles et les véhicules lents) dont le poids total en charge (PTC) n'excède pas 10 000 livres et qui ont été construits après 1975. La règle définitive entrera en vigueur le 1^{er} juin 2007 mais pourra être appliquée avant cette date.

La NHTSA a en particulier amélioré l'essai à grande vitesse et l'essai de fatigue mais à un degré moindre que ce qui avait été proposé au départ dans l'avis de proposition de réglementation (Notice of Proposed Rulemaking (NPRM)). L'essai à grande vitesse et l'essai de fatigue contiennent tous deux des paramètres (température ambiante, charge, pression de gonflage, vitesse et durée) qui rendent ces essais plus exigeants que ceux prévus par les normes originales ou proposés par l'industrie. Plus important encore, la norme dispose que les essais à grande vitesse sont effectués à des vitesses d'essais de 140, 150 et 160 km/h, c'est-à-dire nettement supérieures à celles spécifiées dans la norme originale applicable aux pneumatiques pour voitures particulières. De même, elle dispose que le nouvel essai de fatigue doit être effectué à une vitesse d'essai supérieure de 50 % à la précédente et sur une distance supérieure de plus de 50 % à celle spécifiée pour l'ancien essai.

La NHTSA a adopté un essai de sous-gonflage qui vise à garantir un niveau minimum de sécurité lorsque les pneus sont sous-gonflés à 140 kPa (20 psi). Lorsque la pression s'abaissera jusqu'à ce seuil, le système de surveillance de la pression des pneus alertera le conducteur. Cette prescription correspond aux conditions des déplacements familiaux sur de longues distances. Elle contribuera à garantir que les pneumatiques puissent résister à un grave sous-gonflage en cas de longs trajets à pleine charge.

Étant donné que les consommateurs américains préfèrent de plus en plus utiliser des camionnettes pour leurs déplacements personnels, la NHTSA exige pour la première fois que les pneus de ces véhicules disposent d'une réserve spécifiée, la même que pour les voitures particulières, en conditions de charge normales. La NHTSA étend aussi le champ d'application des prescriptions dans le domaine de la performance des pneumatiques des voitures particulières aux pneus LT (charges C, D et E) montés sur les camionnettes.

Plutôt que de remplacer l'essai de fatigue prévu dans la norme FMVSS n° 109 par un nouvel essai d'incident sur route, la NHTSA a décidé de conserver l'essai de résistance pour les voitures particulières et les pneus LT. Les résultats des essais réalisés par la NHTSA et les commentaires formulés par le public après la publication de l'avis de proposition de

réglementation ont conduit à une remise en question de l'idée selon laquelle le projet d'essai d'incident sur route, qui s'inspirait d'une pratique recommandée par la Society of Automotive Engineers, serait à la fois plus rigoureux et plus proche des conditions réelles que l'essai actuel. La NHTSA s'efforcera de lever ces incertitudes dans un avenir proche.

Plutôt que de remplacer l'essai actuel de détalonnage par un essai inspiré de celui mis au point par Toyota, la NHTSA a décidé de conserver l'essai de détalonnage et en a étendu l'application aux pneus LT. L'industrie avait auparavant recommandé d'abandonner cet essai au motif que les pneus à carcasse radiale subissaient facilement l'essai actuel avec succès. Les résultats des essais de renversement effectués par la NHTSA en 1997 et 1998 ont très nettement fait pencher la balance en faveur de l'amélioration de l'essai de détalonnage plutôt que de sa suppression. Les résultats des essais réalisés par la NHTSA et les commentaires formulés par le public après la publication de l'avis de proposition de réglementation ont conduit à une remise en question de l'idée selon laquelle l'essai de Toyota serait un essai à la fois plus rigoureux et plus proche des conditions réelles que l'essai de détalonnage prévu par la norme FMVSS n° 109. La NHTSA mènera des recherches sur le détalonnage avant d'entreprendre le processus d'élaboration d'une réglementation prévoyant l'adoption d'un essai nouveau ou modifié.

Effets bénéfiques en matière de sécurité

Le règlement améliorera la résistance, l'endurance et la résistance à la chaleur des pneumatiques en rendant plus rigoureuse la norme actuelle sur les essais de fatigue et à grande vitesse et en rendant obligatoire un essai sur les performances des pneus sous-gonflés. La NHTSA compte que les pneumatiques qui subiront les essais avec succès connaîtront moins de défaillances. Pour un examen plus approfondi des avantages, on se reportera à l'analyse finale du règlement réalisée par la NHTSA (voir copie jointe au présent document).

Coûts estimatifs

On trouvera ci-après une brève analyse des coûts liée à la mise en œuvre des prescriptions en matière de performance figurant dans la nouvelle norme relative aux pneumatiques. Ces coûts découlent de la rigueur accrue des essais à grande vitesse et des essais de fatigue ainsi que de l'introduction d'un essai sur les performances des pneumatiques sous-gonflés.

La NHTSA s'attend à ce que 5 à 11 % du total des pneus P-metric et des pneus LT vendus chaque année échouent aux nouveaux essais. On estime que le nombre de pneus pour véhicules légers vendus chaque année s'élève à 287 millions, dont 5 à 11 % pourraient voir leur prix unitaire augmenter de 0,25 à 1 dollar. Le coût annuel total du nouvel équipement d'origine et des pneumatiques de rechange serait, d'après les estimations, compris entre 3,6 millions de dollars des États-Unis (287 millions de pneus x 0,05 x 0,25 dollar) et 31,6 millions (287 millions de pneus x 0,11 x 1 dollar) et les coûts nets par équivalent de vies sauvées seraient d'environ 5 millions de dollars É.-U. (sur la base du point médian des estimations du coût et des avantages actualisés).

Les États-Unis d'Amérique estiment que les essais d'incident sur route et de détalonnage ne devraient pas entraîner de coûts supplémentaires puisque tous les pneumatiques actuellement produits qui y ont été soumis les ont subis avec succès.

On estime que la mise en œuvre du règlement définitif entraînera une augmentation du coût des essais de 76,40 dollars par modèle de pneus soumis aux essais. Quelque 5 540 modèles de pneus étant soumis aux essais chaque année, l'augmentation annuelle totale du coût des essais devrait être de 423 000 dollars. L'application du règlement définitif ne nécessitera pas de matériel d'essai nouveau ou différent de celui qui est actuellement utilisé par les fabricants de pneus.

Documents

FMVSS n° 139 Regulatory Text – New Pneumatic Tyres for Light Vehicles

Final Regulatory Evaluation (FRE) for New Pneumatic Tyres for Light Vehicles
