



Conseil économique et social

Distr. générale
12 avril 2012
Français
Original: anglais

Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules

157^e session

Genève, 26-29 juin 2012

Point 4.14.4 de l'ordre du jour provisoire

**Accord de 1958 – Examen de propositions en suspens
d'amendements à des Règlements existants, soumises
par les Groupes de travail subsidiaires du Forum mondial**

Propositions de complément 2 à la série 02 d'amendements au Règlement n^o 117 (Pneumatiques – Résistance au roulement, bruit de roulement et adhérence)

Communication du Groupe de travail en matière de roulement et de freinage*

Le texte ci-après, adopté par le Groupe de travail en matière de roulement et de freinage (GRRF) à sa soixante-douzième session, vise à introduire des prescriptions fonctionnelles pour les pneumatiques neige C2. Il est fondé sur les documents ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/29 et ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/10, ainsi que GRRF-72-13, tels qu'ils sont reproduits à l'annexe VII du rapport (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/72, par. 25, 32 et 34). Il est soumis au Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) et au Comité d'administration (AC.1) pour examen.

* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2010-2014 (ECE/TRANS/208, par. 106, et ECE/TRANS/2010/8, activité 02.4), le Forum mondial a pour mission d'élaborer, d'harmoniser et de mettre à jour les Règlements en vue d'améliorer les caractéristiques fonctionnelles des véhicules. Le présent document est soumis dans le cadre de ce mandat.

Titre du Règlement, pages 1 et 3, modifier comme suit:

«Prescriptions uniformes relatives à l’homologation des pneumatiques en ce qui concerne les émissions de bruit de roulement et/ou l’adhérence sur sol mouillé et/ou la résistance au roulement».

Table des matières, titre de l’annexe I en page 1, modifier comme suit:

«Communication concernant l’homologation, l’extension, le refus ou le retrait d’une homologation ou l’arrêt définitif de la production d’un type de pneumatique en ce qui concerne les caractéristiques “émissions de bruit de roulement” et/ou “adhérence sur sol mouillé” et/ou “résistance au roulement” en application du Règlement n° 117».

Table des matières, liste des annexes, modifier le renvoi à l’annexe 7 comme suit:

«7. Procédure pour l’essai de performances sur la neige de pneumatiques conçus pour être utilisés dans des conditions de neige extrêmes 74.».

Paragraphe 2.5, modifier comme suit:

«2.5 “Dimension de pneumatique représentative”, la dimension du pneumatique soumis à l’essai prescrit à l’annexe 3 du présent Règlement en ce qui concerne les émissions de bruit de roulement, ou à l’annexe 5 en ce qui concerne l’adhérence sur sol mouillé, ou à l’annexe 6 en ce qui concerne la résistance au roulement, dans le but d’en vérifier la conformité avec le type homologué, ou à l’annexe 7 en ce qui concerne les performances dans des conditions de neige extrêmes.».

Paragraphe 2.11, modifier comme suit:

«2.11 “Pneumatique neige”, un pneumatique dont les sculptures, la composition de la bande de roulement ou la structure sont essentiellement conçues pour obtenir sur la neige un comportement supérieur à celui d’un pneumatique normal en ce qui concerne la capacité de démarrage ou de déplacement du véhicule.».

Ajouter un nouveau paragraphe, libellé comme suit:

«2.11.1 “Pneumatique pour conditions de neige extrêmes”: un pneumatique dont les sculptures, la composition de la bande de roulement ou la structure sont essentiellement conçues pour être utilisées dans des conditions de neige extrêmes et qui satisfait aux prescriptions du paragraphe 6.4.».

Paragraphe 2.16, modifier comme suit:

«2.16 “Pneumatique d’essai de référence normalisé” (SRTT), un pneumatique qui est fabriqué, vérifié et stocké conformément aux normes suivantes de l’American Society for Testing and Materials (ASTM):

- a) E1136-93 (2003) pour la dimension P195/75R14.
- b) F2872 (2011) pour la dimension 225/75 R 16 C.».

Paragraphe 2.17, modifier comme suit:

«2.17 Mesure de l’adhérence sur sol mouillé ou sur neige – Définitions particulières.».

Paragraphe 2.17.3, modifier comme suit:

«2.17.3 “Pneumatique témoin”, un pneumatique de fabrication courante servant à déterminer l’adhérence sur sol mouillé ou sur neige d’un pneumatique qui, de par ses dimensions, ne peut pas être monté sur le même véhicule que le pneumatique d’essai de référence normalisé – voir par. 2.2.2.15 de l’annexe 5 et par. 3.4.3 de l’annexe 7 du présent Règlement.».

Ajouter un nouveau paragraphe 2.17.5, libellé comme suit:

«2.17.5 “Indice d’adhérence sur neige (“SG”)", le rapport entre les performances d’adhérence du pneumatique à contrôler et celles du pneumatique d’essai de référence normalisé.».

Les paragraphes 2.17.5 (ancien) à 2.17.7 deviennent les paragraphes 2.17.6 à 2.17.8.

Paragraphe 3.1.1, modifier comme suit:

«3.1.1 Les caractéristiques de performances à évaluer pour le type de pneumatique: “niveau d’émissions de bruit de roulement” et/ou “niveau d’adhérence sur sol mouillé” et/ou “niveau de résistance au roulement”; et “niveau de performances sur la neige” dans le cas des “pneumatiques pour conditions de neige extrêmes”;».

Paragraphe 4.2.5, modifier comme suit:

«4.2.5 L’inscription “TRACTION”¹¹ lorsqu’il s’agit d’un “pneumatique de traction”;».

Paragraphe 4.2.6, modifier comme suit:

«4.2.6 L’inscription “M+S” (ou bien “M.S” ou “M&S”) lorsqu’il s’agit d’un “pneumatique neige”.».

Ajouter un nouveau paragraphe, libellé comme suit:

«4.2.6.1 Le symbole “alpin” (“3 pics avec flocons de neige” conformément à la description qui est donnée à l’appendice 1 de l’annexe 7) peut être apposé s’il s’agit d’un “pneumatique pour conditions de neige extrêmes”.».

Paragraphe 4.2.7, supprimer.

Le paragraphe 4.2.8 (ancien) devient le paragraphe 4.2.7.

Paragraphe 6.1.1, tableau, modifier comme suit:

«6.1.1

Niveau 2	
Grosueur nominale du boudin	Limite dB(A)
185 ou inférieure	70
Supérieure à 185 jusqu’à 245	71
Supérieure à 245 jusqu’à 275	72
Supérieure à 275	74
Les limites ci-dessus doivent être accrues de 1 dB(A) pour les “pneumatiques pour conditions de neige extrêmes”, les pneumatiques renforcés (ou pour fortes charges) ou toute combinaison de ces catégories.	

.».

Paragraphe 6.1.2, tableaux, modifier comme suit (et supprimer la note de bas de page*):

«6.1.2

<i>Niveau 1</i>	
<i>Catégorie d'utilisation</i>	<i>Limite dB(A)</i>
Pneumatique normal	75
Pneumatique neige	77
Pneumatique à usage spécial	78

<i>Niveau 2</i>			
<i>Catégorie d'utilisation</i>		<i>Limite dB(A)</i>	
		<i>Autres</i>	<i>Pneumatiques de traction</i>
Pneumatique normal		72	[73]
Pneumatique neige		72	73
	Pneumatique pour conditions de neige extrêmes	73	75
Pneumatique à usage spécial		74	75

».

Paragraphe 6.1.3, tableaux, modifier comme suit (et supprimer la note de bas de page*):

«6.1.3

<i>Niveau 1</i>	
<i>Catégorie d'utilisation</i>	<i>Limite dB(A)</i>
Pneumatique normal	76
Pneumatique neige	78
Pneumatique à usage spécial	79

<i>Niveau 2</i>			
<i>Catégorie d'utilisation</i>		<i>Limite dB(A)</i>	
		<i>Autres</i>	<i>Pneumatiques de traction</i>
Pneumatique normal		73	[75]
Pneumatique neige		73	75
	Pneumatique pour conditions de neige extrêmes	74	76
Pneumatique à usage spécial		75	77

».

Paragraphe 6.2.1, tableau, modifier comme suit:

«6.2.1

<i>Catégorie d'utilisation</i>		<i>Indice d'adhérence sur sol mouillé (G)</i>
Pneumatique normal		≥1,1
Pneumatique neige		≥1,1
	“Pneumatique pour conditions de neige extrêmes” d’un indice de vitesse R ou supérieur (y compris H) correspondant à une vitesse maximale autorisée supérieure à 160 km/h	≥1,0
	“Pneumatique pour conditions de neige extrêmes” d’un indice de vitesse Q ou inférieur (sauf H) correspondant à une vitesse maximale autorisée ne dépassant pas 160 km/h	≥0,9
Pneumatique à usage spécial		Pas défini

».

Paragraphe 6.3.1 et 6.3.2, tableaux, modifier comme suit:

«6.3.1 Les valeurs maximales du coefficient de résistance au roulement pour le niveau 1 ne doivent pas dépasser les limites prescrites ci-dessous (la valeur en N/kN équivaut à la valeur en kg/t):

<i>Classe de pneu</i>	<i>Valeur maximale (N/kN)</i>
C1	12,0
C2	10,5
C3	8,0
Les limites ci-dessus doivent être accrues de 1 N/kN pour les “pneumatiques neige pour conditions de neige extrêmes”.	

6.3.2 Les valeurs maximales du coefficient de résistance au roulement pour le niveau 2 ne doivent pas dépasser les limites prescrites ci-dessous (la valeur en N/kN équivaut à la valeur en kg/tonne):

<i>Classe de pneumatique</i>	<i>Valeur maximale (N/kN)</i>
C1	10,5
C2	9,0
C3	6,5
Les limites ci-dessus doivent être accrues de 1 N/kN pour les “pneumatiques neige pour conditions de neige extrêmes”.	

».

Paragraphe 6.4, modifier comme suit:

«6.4 Pour être inscrit dans la catégorie des pneumatiques neige pour conditions de neige extrêmes, un pneumatique doit satisfaire aux critères de performance prescrits au paragraphe 6.4.1 et fondés sur une méthode d'essai décrite à l'annexe 7 selon laquelle:

...

dudit pneumatique est comparée celle d'un pneumatique d'essai de référence normalisé.

Les performances relatives sont exprimées par un indice de performances sur la neige.».

Paragraphe 6.4.1.1, modifier comme suit:

«6.4.1.1 Pneumatiques des classes C1, et C2 et C3

La valeur minimale de l'indice de performances sur la neige, calculée selon la procédure décrite à l'annexe 7 et comparée avec la valeur pour le SRTT doit satisfaire aux prescriptions suivantes:

Classe de pneumatique	Indice d'adhérence sur neige (essai de freinage sur neige) ^{a)}		Indice d'adhérence sur neige (essai de traction sur neige) ^{b)}
	Réf. = C1 – SRTT 14	Réf. = C2 – SRTT 16C	Réf. = C1 – SRTT 14
C1	1,07	Néant	1,10
C2	Néant	1,02	1,10

^{a)} Voir le paragraphe 3 de l'annexe 7 du présent Règlement.

^{b)} Voir le paragraphe 2 de l'annexe 7 du présent Règlement.».

Annexe 1, note de bas de page 7 du paragraphe 14.1, modifier comme suit:

«14.1 Une liste des pièces qui constituent le dossier d'homologation déposé au service administratif ayant accordé l'homologation, qui peut être obtenu sur demande⁷.

⁷ Dans le cas des pneumatiques pour conditions de neige extrêmes, un procès-verbal d'essai selon l'appendice 2 à l'annexe 7 doit être soumis.».

Annexe 5, paragraphe 2.2.2.15.1, modifier comme suit:

«2.2.2.15.1 Le coefficient d'adhérence sur sol mouillé du pneumatique témoin par rapport au SRTT (G1) et celui du pneumatique à contrôler par rapport au pneumatique témoin (G2) doivent être déterminés selon la procédure prescrite aux paragraphes 2.2.2.1 à 2.2.2.14.».

Annexe 5, paragraphe 2.2.2.15.5, modifier comme suit:

«2.2.2.15.5 Les pneumatiques témoins doivent être mis au rebut s'ils présentent une usure irrégulière ou des dégâts ou lorsqu'ils semblent avoir perdu de leur efficacité.».

Annexe 7, titre, modifier comme suit:

«Procédure pour l'essai de performances sur la neige appliqué à un pneumatique pour conditions de neige extrêmes.».

Annexe 7, paragraphe 1, modifier comme suit:

- «1. Définitions spécifiques pour l'essai sur la neige (si différentes des définitions existantes)».

Annexe 7, paragraphe 2, modifier comme suit:

- «2. Méthode de traction pour les pneumatiques des classes C1 et C2 (essai de traction conformément au paragraphe 6.4 b))».

Annexe 7, paragraphe 3, modifier comme suit:

- «3. Essai de freinage sur neige pour les pneumatiques des classes C1 et C2».

Annexe 7, paragraphe 3.1.1, modifier comme suit (la note de bas de page 1 demeure inchangée):

«3.1.1 Parcours d'essai

Les essais de freinage doivent s'effectuer sur une piste d'essai de longueur et de largeur suffisantes, ayant une pente maximale de 2 % et recouverte de neige tassée.

La couche de neige doit être composée d'une base fortement compactée d'au moins 3 cm d'épaisseur et d'une couche superficielle moyennement tassée et préparée d'environ 2 cm d'épaisseur.

La température de l'air, mesurée à environ un mètre au-dessus du sol, doit être comprise entre -2 °C et -15 °C; et celle de la neige, mesurée à une profondeur d'un centimètre environ, doivent toutes deux être comprises entre 4 °C et -15 °C.

Il est recommandé d'éviter une exposition directe au soleil, les grandes variations de l'ensoleillement ou de l'humidité, ainsi que le vent.

L'indice de tassement de la neige, mesuré à l'aide d'un pénétromètre¹ CTI doit être compris entre 75 et 85.

¹ Pour plus de détails, voir l'appendice à la norme ASTM F1805-06.».

Annexe 7, paragraphe 3.1.2, modifier comme suit:

«3.1.2 Véhicule

L'essai doit être réalisé sur un véhicule de série en bon état de marche et équipé d'un système ABS.

Les charges appliquées aux roues du véhicule utilisé doivent être appropriées aux pneumatiques essayés. Plusieurs dimensions de pneumatiques peuvent être essayées sur le même véhicule.».

Annexe 7, paragraphe 3.1.3, modifier comme suit:

«3.1.3 Pneumatiques

Avant d'être essayés, les pneumatiques doivent être débarrassés de toutes les bavures de moulage. Avant de procéder à un essai, on veillera à nettoyer la surface du pneumatique en contact avec la neige.

Les pneumatiques doivent être exposés à la température ambiante extérieure au moins deux heures avant d'être montés aux fins d'essai. Leur pression doit ensuite être réglée en fonction des valeurs indiquées pour l'essai.

S'il n'est pas possible de monter à la fois le pneumatique SRTT et le pneumatique à contrôler sur le véhicule, un troisième pneumatique

(“pneumatique témoin”) peut être utilisé. Il convient alors en premier lieu d’essayer le pneumatique témoin avec le pneumatique de référence sur un autre véhicule, puis d’essayer le pneumatique à contrôler avec le pneumatique témoin sur le véhicule.».

Annexe 7, paragraphe 3.1.4, modifier comme suit:

«3.1.4 Charge et pression:».

Annexe 7, ajouter de nouveaux paragraphes, libellés comme suit:

«3.1.4.1 Pour les pneumatiques de la classe C1, la charge du véhicule doit être telle que les charges résultantes sur les pneumatiques soient comprises entre 60 % et 90 % de la charge correspondant à l’indice de charge du pneumatique.

La pression de gonflage à froid doit être de 240 kPa.

3.1.4.2 Pour les pneumatiques de la classe C2, la charge du véhicule doit être telle que les charges résultantes sur les pneumatiques soient comprises entre 60 % et 100 % de la charge correspondant à l’indice de charge du pneumatique.

La charge statique sur les pneumatiques d’un même essieu ne doit pas varier de plus de 10 %.

La pression de gonflage est calculée en tenant compte d’une déflexion constante:

Dans le cas d’une charge verticale supérieure ou égale à 75 % de la capacité de charge du pneumatique, on applique une déflexion constante. La pression de gonflage pour l’essai, “P_t”, doit par conséquent être calculée comme suit:

$$P_t = P_r \left(\frac{Q_t}{Q_r} \right)^{1,25}$$

Q_r est la charge maximale associée à l’indice de charge du pneumatique indiqué sur son flanc;

P_r est la pression de référence correspondant à la charge maximale Q_r;

Q_t est la charge statique sur le pneumatique aux fins de l’essai.

Dans le cas d’une charge verticale inférieure à 75 % de la capacité de charge du pneumatique, on applique une pression de gonflage constante. La pression de gonflage pour l’essai, “P_t”, doit par conséquent être calculée comme suit:

$$P_t = P_r (0,75)^{1,25} = (0,7)P_r$$

P_r est la pression de référence correspondant à la charge maximale Q_r.

On veillera à contrôler la pression des pneumatiques à la température ambiante juste avant l’essai.».

Annexe 7, paragraphe 3.4.1.3, modifier comme suit:

«3.4.1.3 L’indice d’adhérence sur neige (SG) d’un pneumatique à éprouver, exprimé en pourcentage, doit être calculé comme suit:

$$\text{Snow Grip Index (candidate)} = \frac{\text{Mean (candidate)}}{\text{wa (SRTT)}} \quad .\text{»}.$$

Annexe 7, ajouter plusieurs nouveaux paragraphes, libellés comme suit:

«3.4.3 S’il n’est pas possible de monter le pneumatique à éprouver et le pneumatique SRTT sur le même véhicule, en raison par exemple de leurs

dimensions ou de l'impossibilité d'obtenir la charge requise, il convient d'effectuer la comparaison au moyen d'un pneumatique intermédiaire, ci-après dénommé "pneumatique témoin", et de deux véhicules distincts. L'un des véhicules doit pouvoir être équipé du pneumatique SRTT et du pneumatique témoin, et l'autre doit pouvoir être équipé du pneumatique témoin et du pneumatique à éprouver.

3.4.3.1 L'indice d'adhérence sur neige du pneumatique témoin par rapport au SRTT (SG1) et celui du pneumatique à éprouver par rapport au pneumatique témoin (SG2) doivent être déterminés au moyen de la procédure décrite aux paragraphes 3.1 à 3.4.2.

L'indice d'adhérence sur neige du pneumatique à éprouver par rapport au SRTT est le produit des indices SG1 et SG2 ($SG1 \times SG2$).

3.4.3.2 Les conditions ambiantes doivent être comparables et tous les essais doivent être réalisés le même jour.

3.4.3.3 Un même jeu de pneumatiques témoins doit être utilisé aux fins de la comparaison avec le SRTT et avec le pneumatique à contrôler. Ces pneumatiques témoins doivent être placés sur les mêmes roues.

3.4.3.4 Les pneumatiques témoins qui ont servi à des essais doivent ensuite être entreposés dans les mêmes conditions que celles prescrites pour le SRTT.

3.4.3.5 Le SRTT et les pneumatiques témoins doivent être mis au rebut s'ils présentent une usure anormale ou des dommages, ou si leurs performances semblent s'être dégradées.».

Annexe 7, appendice 1, modifier comme suit:

«Au minimum 15 mm de base et 15 mm de hauteur, apposé à côté de l'inscription M+S».

Annexe 7, appendice 2,

Titre, modifier comme suit:

«Procès-verbal d'essai et données relatives à l'essai pour les pneumatiques des catégories C1 et C2».

Paragraphe 2.1, modifier le tableau comme suit:

«

	<i>Au début des essais</i>	<i>À la fin des essais</i>	<i>Spécification</i>
Météorologie			
Température ambiante			-2 °C à -15 °C
Température de la neige			4 °C à 15 °C
Indice CTI			75 à 85
Autres paramètres			

».

Paragraphe 4.3, modifier le tableau comme suit:

«

	<i>SRTT (1^{er} essai)</i>	<i>Pneumatique à éprouver</i>	<i>Pneumatique à éprouver</i>	<i>SRTT (2^e essai)</i>
Dimensions du pneumatique				
Code de largeur de la jante d'essai				
Charge sur les pneumatiques AV/AR (kg)				
Indice de charge (%)				
Pression de gonflage AV/AR (kPa)				

».
