



Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

**Forum mondial de l'harmonisation
des Règlements concernant les véhicules**

Groupe de travail du bruit et des pneumatiques

Soixante et onzième session

Genève, 28-31 janvier 2020

Point 5 a) de l'ordre du jour provisoire

Pneumatiques : Règlement ONU n° 30**(Pneumatiques pour automobiles et leurs remorques)****Proposition d'amendements au Règlement ONU n° 30****Communication des experts de l'Organisation technique européenne
du pneumatique et de la jante***

Le texte ci-après a été établi par les experts de l'Organisation technique européenne du pneumatique et de la jante (ETRTO). Les modifications qu'il est proposé d'apporter au texte actuel du Règlement ONU figurent en caractères gras pour les ajouts ou biffés pour les suppressions.

* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour 2020 tel qu'il figure dans le projet de budget-programme pour 2020 (A/74/6 (partie V, sect. 20), par 20.37), le Forum mondial a pour mission d'élaborer, d'harmoniser et de mettre à jour les Règlements ONU en vue d'améliorer les caractéristiques fonctionnelles des véhicules. Le présent document est soumis en vertu de ce mandat.



I. Proposition

Paragraphe 2.9.2, lire :

« 2.9.2 “À structure diagonale ceinturée” désigne un **une structure de** pneumatique ~~de construction diagonale dans lequel la carcasse~~ **laquelle les câblés des plis qui s’étendent jusqu’aux talons sont orientés sous un angle sensiblement inférieur à 90° par rapport à l’axe médian de la bande de roulement et dont la carcasse** est bridée par une ceinture formée ~~de deux d’une~~ ou de plusieurs couches de câblés essentiellement inextensibles, ~~formant des angles alternés proches de ceux de la carcasse.~~ »

Le paragraphe 3.1.15 devient le paragraphe 3.1.14.

Paragraphe 4.1.10, lire :

« 4.1.10 pour les pneumatiques à structure diagonale, le nombre de “ply-rating”, **sauf pour les pneumatiques de secours pour usage temporaire du type T;** »

Paragraphe 6.2.3, lire :

« 6.2.3 **Dans le cas de structures diagonales ou ceinturées croisées, le** Le diamètre extérieur du pneumatique, mesuré six heures après l’essai de performance charge/vitesse, ne doit pas différer de plus de +3,5 % du diamètre extérieur mesuré avant l’essai. »

Paragraphe 6.1.4.2.1, lire :

« 6.1.4.2.1 en cas de pneumatiques à structure diagonale **ou ceinturée croisée**, 6 % ; »

Ajouter le nouveau paragraphe 11.4, libellé comme suit :

« 11.4 **Sauf indication contraire, pendant les trois mois suivant la date d’entrée en vigueur d’un nouveau complément à la série 02 d’amendements au présent Règlement, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement peuvent continuer à accorder et/ou à étendre des homologations de type conformément à la série 02 d’amendements au présent Règlement, sans tenir compte des dispositions dudit nouveau complément.** »

Annexe 7, paragraphe 3.2, modification sans objet en français.

II. Justification

1. La présente proposition d’amendement a pour objectif de faire converger les définitions des Règlements ONU sur les pneumatiques vers des définitions cohérentes, telles que présentées dans le document informel GRRF-82-21, qui devrait être modifié afin de permettre le progrès technique. Elle est conforme à la proposition d’amendement au Règlement ONU n° 75.

2. La présente proposition vise à corriger une erreur rédactionnelle commise lors de la fusion des documents ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2018/6, ECE/TRANS/WP.29/GRB/2019/5 et l’annexe III du rapport.

3. Le nombre de plis n’est pas pertinent pour les pneumatiques de secours à usage temporaire de type T, étant donné que tous ces pneumatiques sont soumis aux essais à la même pression de gonflage, quelle que soit leur construction.

4. Pour les pneumatiques à carcasse radiale et les pneumatiques pour roulage à plat, la variation du diamètre extérieur du pneumatique, mesurée six heures après l’essai d’endurance à grande vitesse prescrit au paragraphe 2 de l’annexe 7, est nettement inférieure à $\pm 3,5$ % du diamètre extérieur mesuré avant l’essai.

5. La référence aux pneumatiques à structure ceinturée croisée a été ajoutée par souci d’exactitude.

6. La présente proposition d'amendement rectifie une erreur typographique provenant d'un formatage erroné du symbole « ± » dans la version anglaise du Règlement.

7. Il est proposé d'inclure une disposition générale portant sur l'écart entre la date d'entrée en vigueur et la date de notification de l'adoption du complément aux Parties contractantes. Actuellement, pendant cette période, l'homologation de type ne peut pas être accordée en vertu du nouveau complément en vigueur, bien qu'elle soit obligatoire. Même après la notification de l'adoption du complément, les autorités d'homologation de type et les services techniques peuvent avoir besoin d'un délai supplémentaire pour mettre en œuvre les prescriptions du nouveau complément. Cette période est également prise en compte par les dispositions proposées.
