



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 c) de l'ordre du jour provisoire

**Pneumatiques : Règlement ONU n° 109 (Pneumatiques
rechapés pour les véhicules utilitaires et leurs remorques)****Proposition d'amendements au Règlement ONU n° 109****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

Annexe 10,

Paragraphe 3.2.1, lire :

« 3.2.1 Pour chaque pneumatique à contrôler et pour le pneumatique de référence normalisé, les essais de freinage ABS doivent être répétés au moins six fois.

Les zones où le freinage ABS est appliqué à fond ne doivent pas se chevaucher.

Lors de la mise à l'essai d'un nouveau jeu de pneumatiques, il convient d'effectuer les essais après avoir décalé latéralement la trajectoire du véhicule afin de ne pas freiner sur les traces du pneumatique précédent.

Lorsqu'il n'est plus possible d'éviter le chevauchement des zones d'application à fond du freinage ABS, la piste d'essai doit être remise en état.

Séquence requise :

6 essais répétés du SRTT, puis décalage latéral en vue de la mise à l'essai du pneumatique suivant sur une nouvelle surface ;

6 essais répétés du pneumatique à contrôler 1, puis décalage latéral ;

6 essais répétés du pneumatique à contrôler 2, puis décalage latéral ;

6 essais répétés du SRTT, puis décalage latéral. »

Paragraphe 4.9.2, lire :

« 4.9.2 Principe

On utilise un pneumatique témoin et deux véhicules distincts pour évaluer un pneumatique à contrôler par comparaison avec un pneumatique de référence.

Sur l'un des véhicules, on peut monter le pneumatique de référence et le pneumatique témoin ; sur l'autre, on peut monter le pneumatique témoin et le pneumatique à contrôler. Toutes les conditions doivent être conformes à celles décrites au paragraphe 4.7 ci-dessus.

La première évaluation est une comparaison entre le pneumatique témoin et le pneumatique de référence. Le résultat (indice d'adhérence sur neige 1) indique l'efficacité relative du pneumatique témoin par rapport au pneumatique de référence.

La seconde évaluation est une comparaison entre le pneumatique à contrôler et le pneumatique témoin. Le résultat (indice d'adhérence sur neige 2) indique l'efficacité relative du pneumatique à contrôler par rapport au pneumatique témoin.

La seconde évaluation se déroule sur la même piste que la première. La température du revêtement une fois mouillé devra se situer à ± 5 °C de la température relevée lors de la première évaluation. Le jeu de pneumatiques témoins est le même que celui employé pour la première évaluation.

L'indice d'adhérence sur neige du pneumatique à contrôler par rapport au pneumatique de référence s'obtient en multipliant les efficacités relatives calculées précédemment :

Indice d'adhérence sur neige = SG1 \times SG2. »

II. Justification

1. Dans le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/40, le signe « ... », indiquant que la phrase se poursuivait, a été omis à la fin du paragraphe 3.2.1 modifié. Le reste du paragraphe a donc été supprimé. Le présent amendement vise à le réintroduire.
 2. Dans le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/40, le signe « ... » avait été ajouté après la phrase modifiée pour souligner que la phrase se poursuivait mais, malheureusement, dans le document ECE/TRANS/WP.29/2017/9, le signe « ... » a été supprimé et le reste du paragraphe 4.9.2 a été supprimé. Le présent amendement vise à le réintroduire.
-