



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.29/AC.3/15
3 janvier 2007

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS et FRANÇAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Forum mondial de l'harmonisation des Règlements
concernant les véhicules

Comité exécutif de l'Accord mondial de 1998

**PROPOSITION POUR L'ÉLABORATION D'UN RÈGLEMENT TECHNIQUE MONDIAL
CONCERNANT LES PNEUS DES VÉHICULES LÉGERS**

Transmis par le représentant de la France

Note: Le texte reproduit ci-après a été examiné et adopté par le Comité exécutif (AC.3) de l'Accord mondial de 1998 à sa dix-huitième session, en novembre 2006. Il a été établi sur la base du document ECE/TRANS/WP.29/2006/139 tel qu'il a été soumis par la France, sans modification (ECE/TRANS/WP.29/1056, par. 111).

A. OBJECTIF DE LA PROPOSITION

Les pneus assurent la liaison au sol du véhicule, et à ce titre ils jouent un rôle majeur dans la sécurité routière, mais aussi dans les émissions de bruit de roulement et dans la consommation d'énergie et donc les émissions polluantes. C'est pourquoi les pneus font l'objet, dans la plupart des pays, de réglementations techniques différentes.

Ces réglementations correspondent à des préoccupations similaires. Les pneus doivent rendre un service optimal à toutes les vitesses techniquement possibles pour les véhicules, et ce service doit être durable et garanti par un essai d'endurance à vitesse élevée. Un comportement sain du pneu en cas de sous gonflage, et une bonne adhérence sur sol mouillé sont aussi des caractéristiques de sécurité nécessaires. Certaines autres spécifications sont moins universellement requises mais méritent d'être prises en considération dans le cadre d'une harmonisation globale.

En outre, les conditions de compatibilité géométrique entre le pneu et le véhicule, qu'il s'agisse de la première monte ou d'une monte de rechange, conduisent à normaliser la définition et les conditions de mesure des principales caractéristiques dimensionnelles des pneus, et à porter les indications correspondantes sur les flancs des pneus. La conformité du pneu aux exigences réglementaires donne aussi lieu à des marquages sur les flancs.

Il semble aujourd'hui possible et souhaitable d'harmoniser, à l'échelle mondiale, les différentes caractéristiques réglementaires évoquées ci-dessous.

La présente proposition a pour objectif :

- (a) D'établir un ensemble d'essais correspondant aux spécifications considérées comme nécessaires par les parties contractantes pour la sécurité routière et la protection de l'environnement.
- (b) De définir une série unique de marquages mondialement normalisés.

B. DESCRIPTION DU REGLEMENT PROPOSE

Comme indiqué ci-dessus, certaines exigences réglementaires sont considérées partout comme nécessaires, certaines autres correspondent à des demandes moins universelles, et le règlement proposé doit en tenir compte.

Le règlement proposé est structuré en trois modules :

- (a) Un module de base, contenant les exigences minimales applicables par toutes les parties contractantes. Ce module comprendrait

- Les marquages réglementaires
- Les codifications dimensionnelles
- Un essai pour la sécurité à vitesse élevée
- Un essai d'endurance, y compris en sous gonflage
- Un essai d'adhérence sur sol mouillé

- (b) Deux modules optionnels au choix de chaque partie contractante
 - (i) Modules optionnel 1
Essai d'énergie de perforation
Essai de décoincement
 - (ii) Module optionnel 2
Réglementation du bruit de roulement.

Il est entendu que le module de base doit être pris en compte par toutes les parties contractantes. Pour ce qui concerne les deux modules optionnels, chaque partie contractante pourra choisir librement entre n'en retenir aucun, retenir l'un des deux ou les retenir tous deux.

C. REGLEMENTS ET NORMES INTERNATIONALES EN VIGUEUR

C.1. Règlements annexés à l'accord de 1958

- (a) Règlement n°30
- (b) Règlement n°117 amendé

C.2. Directives de l'Union européenne (liées à C.1)

- (a) Directive 92/23/CEE
- (b) Directive 2001/43/CE

C.3. Etats-Unis d'Amérique

- (a) U.S Code of Federal Regulations (CFR) Title 49: Transportation; Part 571.109: New Pneumatic Tires
- (b) U.S. Code of Federal Regulations (CFR) Title 49: Transportation; Part 571.110: Tire Selection and Rims
- (c) U.S. Code of Federal Regulations (CFR) Title 49: Transportation; Part 571.119: New Pneumatic Tires for Vehicles other than Passengers Cars
- (d) U.S. Code of Federal Regulations (CFR) Title 49: Transportation; Part 571.202: Tire Selection and Rims for Motor Vehicles other than Passenger Cars
- (e) U.S. Code of Federal Regulations (CFR) Title 49: Transportation; Part 571.138: Tire Pressure Monitoring Systems
- (f) U.S. Code of Federal Regulations (CFR) Title 49: Transportation; Part 571.139: New Pneumatic Tires for Light Vehicles
- (g) SAE J918c Passenger Car Tire Performance Requirements and Test Procedures
- (h) U.S Code of Federal Regulations (CFR) Title 49: Transportation; Part 569: Regrooved Tires
- (i) U.S. Code of Federal Regulations (CFR) Title 49: Transportation; Part 574: Tire Identification and Record Keeping

C.4. Normes internationales

- (a) ISO 4000-1 Pneumatiques et jantes pour voitures particulières (série millimétrique)
- (b) ISO 10191 Pneumatiques pour voitures particulières– Vérification de l'aptitude des pneumatiques – Méthodes d'essai en laboratoire

- (c) ISO 16922 Pneumatiques pour voitures particulières – Equipements de substitution de roue de secours (SUSE)
- (d) ISO 17269 Pneumatiques pour voitures particulières – Méthode de mesure de la circonférence de roulement – Pneumatiques neufs en charge
- (e) ISO 23671 Pneumatiques pour voitures particulières – Méthode de mesure de l'adhérence relative sur revêtement mouillé – Pneumatiques neufs en charge
- (f) ISO 18164 Pneumatiques pour voitures particulières, camions, autobus et motos – Méthodes de mesurer de la résistance au roulement.
