



---

**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-treizième session

Genève, 26-29 janvier 2021

Point 5 e) de l'ordre du jour provisoire

**Pneumatiques : Règlement ONU n° 124****(Roues de rechange pour voitures particulières)****Proposition d'amendements au Règlement ONU n° 124****Communication de l'expert de l'Allemagne\***

Le texte reproduit ci-après, établi par l'expert de l'Allemagne, tend à adapter le Règlement ONU n° 124 aux dispositions actuelles relatives à l'octroi d'homologations de type. Les modifications qu'il est proposé d'apporter au texte actuel du Règlement ONU figurent en caractères gras pour les ajouts et biffés pour les suppressions.

---

\* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour 2021 tel qu'il figure dans le projet de budget-programme pour 2021 (A/75/6 (Sect. 20), par. 20.51), 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 conformément à ce mandat.



## I. Proposition

Paragraphe 1, lire :

« 1. Le présent Règlement couvre les nouvelles roues de remplacement conçues pour les véhicules des catégories M<sub>1</sub>, M<sub>1</sub>G, N<sub>1</sub>, N<sub>1</sub>G, O<sub>1</sub> et O<sub>2</sub><sup>1/</sup>.

Il ne s'applique pas aux roues de première monte ni aux roues de remplacement des constructeurs de véhicules, telles qu'elles sont définies aux paragraphes 2.3 et 2.4.1. Il ne s'applique pas aux "roues spéciales", telles qu'elles sont définies au paragraphe 2.5, celles-ci restant soumises à une homologation à l'échelle nationale.

**Il ne s'applique pas aux roues comportant moins de trois éléments de fixation (goujons ou écrous) qui ne sont pas des roues de rechange identiques.**

Le présent Règlement comprend des prescriptions applicables à la fabrication et à l'installation de roues. ».

Annexe 6,

Paragraphe 4, lire :

« Essais nécessaires :

| Nombre de roues à tester   | Essai de flexion rotative |            |
|--|---------------------------|------------|
|  | Essai court               | Essai long |
| <del>Diamètre de perçage</del> Entraxe minimal   | 1                         | 1          |
| <del>Diamètre de perçage</del> Entraxe maximal   | 1                         | 1          |
| Cas d'un <del>diamètre de perçage</del> entraxe unique   | 2                         | 2          |
| <b>Si un type comprend plus de deux versions ayant des entraxes différents, des essais supplémentaires sur chaque version ayant des entraxes différents de la version soumise aux essais :</b> |                           |            |
| <b>Différence de l'entraxe par rapport à une version soumise à des essais ≤ 6,5 mm</b>   | –                         | –          |
| <b>Différence de l'entraxe par rapport à une version soumise à des essais &gt; 6,5 mm</b>  | <b>1</b>                  | <b>1</b>   |
| Variations du déport :   |                           |            |
| – jusqu'à 2 mm   | –                         | –          |
| – entre 2 et 5 mm  | 1                         | –          |
| – plus de 5 mm   | 1                         | 1          |

».

Paragraphe 6.5, lire :

« 6.5 Les roues de remplacement répliques et les roues de remplacement répliques partielles doivent satisfaire aux essais suivants :

**Au lieu des spécifications d'essai énoncées au paragraphe 6.5.1.1, la durée de vie des roues de remplacement répliques peut être prouvée par comparaison avec la durée de vie des roues de remplacement du constructeur du véhicule.**

**Les essais de flexion rotative avec deux niveaux de charge doivent être effectués conformément à l'annexe 6, ainsi que l'essai de roulement conformément à l'annexe 7. Ces essais doivent toujours être effectués en comparant les roues de remplacement répliques aux roues de**

**remplacement du constructeur du véhicule jusqu'aux limites requises ou à la défaillance des roues.**

**Les roues de remplacement répliques doivent obtenir à chaque niveau au moins les mêmes résultats que les roues de remplacement du constructeur du véhicule.**

**Il est possible d'appliquer les prescriptions d'essai du constructeur du véhicule concernant les roues de remplacement du constructeur du véhicule au lieu de celles énoncées au paragraphe 6.5.1.1. Afin de permettre la vérification, ces prescriptions d'essai doivent être divulguées. L'affectation de la charge par roue définie par le constructeur du véhicule doit être indiquée. ».**

## II. Justification

*Paragraphe 1, « Domaine d'application »*

1. Le texte actuel du Règlement ne décrit aucune procédure appropriée permettant d'évaluer les caractéristiques pertinentes des fixations de roues spéciales (telles que les écrous de roue à verrouillage central). Des procédures d'essai spéciales peuvent être nécessaires mais ne sont pas décrites dans le Règlement. En raison de l'absence de procédures d'essai, les systèmes spéciaux de fixation des roues doivent être exclus du champ d'application du Règlement. Pour ce faire, il est suggéré de n'autoriser dans le champ d'application du Règlement que les fixations de roue comportant trois éléments de fixation ou plus (écrous ou goujons).

*Annexe 6, paragraphe 4, tableau*

2. Si un type de roue comprend plus de deux versions ayant des entraxes différents dans des conditions particulières, il peut être suffisant d'effectuer l'essai de flexion rotative avec les versions ayant les entraxes minimum et maximum. Selon le texte actuel du Règlement, ce sera toujours le cas s'il n'existe pas d'autre raison de demander des essais supplémentaires. Une raison pour un essai supplémentaire peut être, par exemple, que l'insert des versions diffère de plus de 2 mm.

3. Une différence importante d'entraxe entre les versions soumises à des essais peut entraîner des différences importantes d'entraxe entre les versions soumises à des essais et les versions non soumises à des essais. Pour des raisons de sécurité, il est nécessaire de limiter cette différence. À cette fin, il est suggéré d'effectuer des essais de flexion rotative supplémentaires sur chaque version présentant une différence d'entraxe de plus de 6,5 mm par rapport à une version soumise à des essais. La valeur de 6,5 mm est tirée de la réglementation nationale allemande concernant les homologations de roues spéciales.

*Annexe 6, paragraphe 6.5*

4. Les roues de remplacement répliques doivent obtenir au minimum les mêmes résultats que les roues de remplacement du constructeur du véhicule. Cet essai comparatif permet de vérifier le niveau de qualité minimum tel que décrit au point 2.4.3.

*Dispositions transitoires*

5. Les modifications ci-dessus sont suggérées pour préciser les dispositions actuelles afin d'éviter les interprétations erronées. Pour cette raison, des dispositions transitoires ne sont pas jugées nécessaires.