



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-quatorzième session

Genève, 15-17 septembre 2021

Point 7 d) 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 du Bureau international permanent
des associations de vendeurs et rechapés de pneumatiques
(BIPAVÉR), de la France et des Pays-Bas***

Le texte ci-dessous, établi par les experts du BIPAVÉR, de la France et des Pays-Bas, vise à aligner les dispositions relatives aux pneumatiques rechapés sur les propositions de l'Organisation technique européenne du pneumatique et de la jante (ETRTO) concernant les Règlements ONU n°s 54 et 117, ainsi qu'à couvrir tous les matériaux de rechapage. Il prend en compte les amendements proposés dans le document ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2021/3 et dans le document informel GRBP-73-21. Les modifications qu'il est proposé d'apporter au texte actuel du Règlement figurent en caractères gras pour les ajouts et biffés pour les suppressions. Afin de faciliter la lecture, les paragraphes contenant des termes ou des formules mathématiques ou physiques ont été entièrement supprimés et remplacés.

* 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 2.7.3, lire :

- « 2.7.3 “Radial” ou “à structure radiale”, un pneumatique dont les câblés des plis s’étendent jusqu’aux talons et sont orientés de façon à former un angle sensiblement égal à 90° par rapport à la ligne médiane de la bande de roulement, et dont la carcasse est stabilisée par une ceinture circonférentielle essentiellement inextensible ; ».

Paragraphe 2.8.2, lire :

- « 2.8.2 “Pneumatique spécial”, un pneumatique destiné à une utilisation mixte, tant sur route qu’en tout-terrain, et/ou à une vitesse limitée. **Ces pneumatiques sont conçus avant tout pour assurer initialement et maintenir la motricité et le guidage du véhicule en tout-terrain.** ».

Ajouter le nouveau paragraphe 2.8.4, libellé comme suit :

- « **2.8.4 “Pneumatique traction”, un pneumatique de la classe C2 ou C3 portant l’inscription “TRACTION” et destiné à être monté principalement sur le ou les essieux moteurs d’un véhicule pour maximiser la force de traction dans diverses conditions.** ».

Paragraphes 2.26 à 2.26.2, lire :

- « 2.26 “Désignation de la dimension du pneumatique”, **sauf pour les types de pneumatiques dont la désignation de la dimension figure dans la première colonne des tableaux de l’annexe 5 du présent Règlement, une désignation faisant apparaître :**
- 2.26.1 La grosseur nominale du boudin (S1) ; ~~Elle doit être exprimée en millimètres, sauf pour les types de pneumatiques dont la désignation figure dans la première colonne des tableaux de l’annexe 5 du présent Règlement.~~
- 2.26.2 Le rapport nominal d’aspect, ~~sauf pour certains types de pneumatiques dont la désignation figure dans la première colonne des tableaux de l’annexe 5 du présent Règlement~~ ou, selon le modèle de pneumatique, le diamètre extérieur nominal exprimé en millimètres ; ».

Ajouter les nouveaux paragraphes 2.26.3 à 2.26.3.2, libellés comme suit :

- « **2.26.3 Une indication de la structure placée devant la marque du diamètre de la jante, comme suit :**
- 2.26.3.1 Sur les pneumatiques à structure diagonale, un tiret “-” ou la lettre “D” ;**
- 2.26.3.2 Sur les pneumatiques à structure radiale, la lettre “R”. ».**

Paragraphe 2.47, lire :

- « 2.47 “Pneumatique d’essai de référence normalisé—(~~SRTT~~)” ou “**SRTT**”, un pneumatique qui est fabriqué, vérifié et stocké conformément aux normes ~~de l’American Society for Testing and Materials (ASTM)~~ **d’ASTM International :**
- a) ~~E1136—17~~ pour la dimension P195/75R14 et dénommé “SRTT14” ;
- ~~ba)~~ F2872 – 16 pour la dimension 225/75R16C et dénommé “SRTT16C” ;
- ~~eb)~~ F2871 – 16 pour la dimension 245/70R19.5 et dénommé “SRTT19.5” ;
- ~~éc)~~ F2870 – 16 pour la dimension 315/70R22.5 et dénommé “SRTT22.5” ;
- ~~ed)~~ ~~F2493—18~~ **F2493 – 19** pour la dimension P225/60R16 et dénommé “SRTT16”. ».

Paragraphe 2.54, lire :

« 2.54 ~~“Indice d’adhérence sur neige (SG)”, le rapport entre les performances d’adhérence et l’adhérence sur la neige d’un pneumatique à contrôler et les performances du pneumatique d’essai de référence standard comparée à celle du SRTT correspondant.~~ ».

Ajouter les nouveaux paragraphes 2.58 à 2.60, libellés comme suit :

« 2.58 **“Pneumatique tout-terrain professionnel”, un pneumatique spécial principalement conçu pour une utilisation en conditions tout-terrain difficiles.**

2.59 **“Profondeur de sculpture”, la profondeur des rainures principales.**

2.59.1 **“Rainures principales”, les larges rainures circulaires situées au centre de la bande de roulement du pneumatique, à la base desquelles sont placés les indicateurs d’usure, dans le cas des pneumatiques pour voitures particulières et utilitaires légers (commerciaux).**

2.60 **“Rapport rainures/parties pleines”, le rapport entre l’aire des vides dans une surface de référence et l’aire de cette surface calculée d’après les plans du moule.** ».

Paragraphe 3.2.13, lire :

« 3.2.13 **La mention “MPT” (ou bien “ML” ou “ET”) et/ou “POR” lorsqu’il s’agit d’un pneumatique de la catégorie d’utilisation “pneumatique spécial”.**

On entend par ET (extra tread) “bande de roulement spéciale”, par ML (mining and logging) “industries extractives et exploitation forestière”, par MPT (multi-purpose truck) “camion multi-usages”, et par POR (professional off-road) “tout-terrain professionnel”. ».

Ajouter le nouveau paragraphe 3.2.18, libellé comme suit :

« 3.2.18 **La mention “TRACTION” lorsqu’il s’agit d’un pneumatique de traction¹⁰.** ».

Ajouter une nouvelle note de bas de page 10, libellée comme suit :

« ¹⁰ **Hauteur minimale de la marque : se référer à la dimension C dans l’annexe 3 du présent Règlement ONU-n° 109.** ».

Paragraphe 3.5, lire :

« 3.5 Les inscriptions mentionnées au paragraphe 3.2 et la marque d’homologation prévue aux paragraphes 3.4 et 5.8 doivent être nettement lisibles et **indélébiles. Elles doivent apparaître en saillie ou en creux par rapport à la surface du pneumatique** ~~être moulées en relief ou en creux sur le pneumatique~~ ou être apposées à l’aide d’un marquage permanent sur le pneumatique. ».

Ajouter le nouveau paragraphe 3.5.1, libellé comme suit :

« 3.5.1 **Les marques doivent être situées dans la partie basse du pneumatique sur au moins un de ses flancs, à l’exception des inscriptions mentionnées au paragraphe 3.2.1.** ».

Ajouter le nouveau paragraphe 3.5.2, libellé comme suit :

« 3.5.2 **Lorsque la date de fabrication n’est pas moulée, elle doit être apposée au plus tard 24 heures après le démoulage du pneumatique.** ».

Paragraphe 4.1.5.3.1.1, première phrase, lire :

« 4.1.5.3.1.1 Pour les pneumatiques rechapés à l’aide de matériau de rechapage prévulcanisé **ou de rechapage à chaud** dont les sculptures sont conformes au paragraphe 6.4.4.1, la liste doit les identifier clairement de manière à établir le lien qui s’impose avec la ou les listes citées au paragraphe 6.4.4.1 b). ».

Ajouter le nouveau paragraphe 4.1.5.3.1.3, libellé comme suit :

« **4.1.5.3.1.3 Pour les pneumatiques rechapés à l'aide de matériau de rechapage à chaud visés au paragraphe 6.4.4.3, la liste doit les identifier clairement de manière à établir le lien qui s'impose avec la ou les listes citées au paragraphe 6.4.4.3 b).** ».

Paragraphe 5.4, lire :

- « 5.4 Avant d'accorder son homologation, l'autorité compétente doit vérifier que les pneumatiques rechapés sont conformes au présent Règlement et que les essais ont été effectués avec succès :
- a) Sur au moins cinq échantillons (il n'est pas nécessaire qu'il y en ait plus de 20) de pneumatiques rechapés représentatifs de la gamme de pneumatiques fabriqués par l'entreprise, selon les prescriptions des paragraphes 6.5 et 6.6.1 ;
 - b) Sur au moins un échantillon de chaque pneumatique rechapé présentant chacune des sculptures ~~non~~ visées par les paragraphes ~~6.4.4.1 et 6.4.4.23~~, représentatif de la gamme de pneumatiques fabriqués par l'entreprise, selon les prescriptions du paragraphe 6.6.2*. En ce qui concerne les paragraphes **6.4.4.1 et 6.4.4.2**, l'autorité d'homologation de type peut demander un essai de contrôle de conformité pour le pneumatique rechapé. Les essais menés sur les échantillons peuvent être limités au choix le plus défavorable*, à la discrétion de l'autorité d'homologation de type ou du service technique désigné. ».

Paragraphes 6.4.4.1 et 6.4.4.2, lire :

- « 6.4.4.1 Pour les pneumatiques rechapés en utilisant du ou des matériaux de rechapage prévulcanisés **ou une bande de roulement identique dans le cas d'un procédé de rechapage à chaud**, présentant une sculpture non visée au paragraphe 6.4.4.2 et devant répondre aux prescriptions du paragraphe 7.2*, le rechapeur doit veiller à ce que le ou les fabricants ou fournisseurs des matériaux de rechapage prévulcanisés fournissent ~~:-a)-~~ **À** l'autorité d'homologation de type et au service technique qui délivrent l'homologation conformément au présent Règlement et éventuellement au rechapeur :
- ⇒ a) Un exemplaire du ou des procès-verbaux d'essai sur la ou les dimensions de pneumatique représentatives (voir la définition au paragraphe 2), comme indiqué dans l'appendice **2 et/ou 3** de l'annexe 10, prouvant la conformité de la ou des bandes de roulement prévulcanisées aux prescriptions du paragraphe 7.2 ;
 - b) ~~Au rechapeur :~~
 - ⇒ b) La ou les listes des dimensions de pneumatiques visées aux fins de rechapage, validées par le même service technique et/ou la même autorité d'homologation de type ayant établi le ou les procès-verbaux d'essai **demandés** à l'alinéa a) du paragraphe 6.4.4.1. Ces listes doivent comporter au moins les pneumatiques définis au paragraphe 4.1.5.3.1.1 ;
 - ⇒ c) La liste des mesures prises pour garantir la conformité de la production. Ces mesures doivent inclure des essais dont les résultats prouvent que les exigences minimales en matière de comportement sur la neige visées au paragraphe 7.2.1 seront conservées et démontrent périodiquement que les prescriptions du paragraphe 9.2.3 ou 9.4.3 sont respectées.
- 6.4.4.2 Pour les pneumatiques rechapés au moyen d'un procédé de rechapage à chaud ou en utilisant du ou des matériaux de rechapage prévulcanisés présentant les mêmes caractéristiques principales y compris la ou les mêmes sculptures qu'un nouveau type de pneumatique homologué conformément au Règlement ONU n° 117 et satisfaisant aux prescriptions minimales de comportement sur la neige dans des conditions d'enneigement extrêmes, le rechapeur doit s'assurer

que le fabricant du nouveau type de pneumatique fournit : a) À l'autorité d'homologation de type (et au service technique) qui délivre l'homologation conformément au présent Règlement et éventuellement au rechapreur :

- a) ~~un~~ Un exemplaire du ou des certificats établis au titre du Règlement ONU n° 117 ainsi qu'un exemplaire du ou des procès-verbaux d'essai établis par un service technique désigné** démontrant la conformité du nouveau pneumatique aux prescriptions minimales de comportement sur la neige dans des conditions d'enneigement extrêmes ;
- b) ~~—~~ Au rechapreur :
 - i) b) La ou les listes des dimensions de pneumatiques visées aux fins de rechapage, validées par le même service technique** et/ou la même autorité d'homologation de type ayant établi le ou les certificats au titre du Règlement ONU n° 117. Ces listes doivent comporter au moins les pneumatiques définis au paragraphe 4.1.5.3.1.2 ;
 - ii) c) Le ou les dessins de la ou des sculptures visées par le ou les certificats établis au titre du Règlement ONU n° 117 **et la spécification des composants** ;
 - iii) d) Un exemplaire du dernier rapport de conformité de la production, comme prescrit dans le Règlement ONU n° 117, qui démontre périodiquement que les prescriptions du paragraphe 9.2.4 ou 9.4.4 sont respectées. ».

Ajouter le nouveau paragraphe 6.4.4.3, libellé comme suit :

« **6.4.4.3 Pour les pneumatiques rechapés en utilisant du ou des matériaux de rechapage à chaud, présentant des sculptures non visées aux paragraphes 6.4.4.1 et 6.4.4.2 et devant répondre aux prescriptions du paragraphe 7.2*, le rechapreur doit fournir à l'autorité d'homologation de type et au service technique qui délivrent l'homologation conformément au présent Règlement :**

- a) **Un exemplaire du ou des procès-verbaux d'essai sur la ou les dimensions de pneumatique représentatives (voir la définition au paragraphe 2), comme indiqué dans l'appendice 2 et/ou 3 de l'annexe 10, prouvant la conformité de la ou des bandes de roulement rechapées à chaud aux prescriptions du paragraphe 7.2 ;**
- b) **La ou les listes des dimensions de pneumatique visées aux fins de rechapage, validées par le même service technique et la même autorité d'homologation de type ayant établi le ou les procès-verbaux d'essai demandés à l'alinéa a) du paragraphe 6.4.4.3. Ces listes doivent comporter au moins les pneumatiques définis au paragraphe 4.1.5.3.1.3 ;**
- c) **La liste des mesures prises pour garantir la conformité de la production. Ces mesures doivent inclure des essais dont les résultats prouvent que les exigences minimales en matière de comportement sur la neige visées au paragraphe 7.2.1 seront conservées et démontrent périodiquement que les prescriptions du paragraphe 9.2.2 ou 9.4.2 sont respectées ;**
- d) **Le ou les dessins de la ou des sculptures et la spécification des composants. ».**

Paragraphe 7.2.1, lire :

« 7.2.1 Pour les pneumatiques des classes C2 et C3, la valeur minimale de l'indice d'adhérence sur la neige, calculée selon la procédure décrite à l'annexe 10 et comparée à la valeur pour le pneumatique d'essai de référence normalisé (SRTT) correspondant, doit satisfaire aux prescriptions suivantes :

Classe du pneumatique	Indice d'adhérence sur neige (essai de freinage sur neige) ^a	Indice d'adhérence sur neige (essai de traction sur neige) ^b	Indice d'adhérence sur neige (essai d'accélération sur neige) ^c
	Réf. = SRTT16C	Réf. = SRTT14 , SRTT16	Réf. = SRTT19.5, SRTT22.5
C2	1,02	1,10	Non
C3	Non	Non	1,25

^a Voir le paragraphe 3 de l'annexe 10 du présent Règlement.

^b Voir le paragraphe 2 de l'annexe 10 du présent Règlement.

^c Voir le paragraphe 4 de l'annexe 10 du présent Règlement. ».

Paragraphe 7.1.4.4, lire :

« 7.1.4.4 Les pneumatiques radiaux rechapés **de la classe C3** ~~dont la grosseur de boudin nominale est supérieure à 305 mm, qui sont destinés à un montage jumelé et qui présentent un rapport nominal d'aspect de plus de 60,~~ peuvent être revêtus d'une couche supplémentaire de caoutchouc destinée à protéger le flanc (**PSF ASP, pour *additional sidewall protection*, "protection supplémentaire des flancs"**) dépassant de 8 mm au plus la grosseur de boudin hors tout d'un pneumatique de même dimension autorisé par le Règlement ONU n° 54, à condition que :

- Cette couche de caoutchouc ne soit appliquée que sur un seul des deux flancs ;
- Le flanc en question porte la mention "ASP" et l'indication "OUTSIDE" ("côté extérieur"), en lettres d'une hauteur d'au moins 8 mm ;
- La vitesse maximale autorisée corresponde au code J (100 km/h) ;
- En cas de montage jumelé, un seul des pneumatiques peut être revêtu d'une ASP et celui-ci doit être monté sur la roue extérieure.** ».

Ajouter les nouveaux paragraphes 7.3 à 7.5, libellés comme suit :

« **7.3** Pour être classé dans la catégorie "pneumatique traction", un pneumatique doit remplir au moins une des conditions du paragraphe 7.3.1 ci-dessous.

7.3.1 Sur toute sa circonférence, le pneumatique doit comporter au minimum deux nervures, chacune comprenant un minimum de 30 blocs séparés par des rainures ou des lamelles dont la profondeur minimale doit correspondre à la moitié de la profondeur des sculptures. L'utilisation d'une autre option d'essai physique ne sera applicable qu'à un stade ultérieur, à la suite d'une nouvelle modification du Règlement comprenant une référence à des méthodes d'essai et des valeurs limites appropriées.

7.4 Pour être classé dans la catégorie "pneumatique spécial", un pneumatique doit présenter une bande de roulement dont les sculptures comportent des blocs plus gros et plus espacés que sur un pneumatique normal et remplissent les conditions suivantes :

Pour les pneumatiques de la classe C2 : une profondeur des sculptures ≥ 11 mm et un rapport rainures/parties pleines ≥ 35 % ;

Pour les pneumatiques de la classe C3 : une profondeur des sculptures ≥ 16 mm et un rapport rainures/parties pleines ≥ 35 %.

7.5 Pour être classé dans la catégorie “pneumatique tout-terrain professionnel”, un pneumatique doit présenter l’ensemble des caractéristiques suivantes :

- a) Pour les pneumatiques ~~des classes C1 et de la classe C2~~ :
- i) Une profondeur des sculptures ≥ 11 mm ;
 - ii) Un rapport rainures/parties pleines ≥ 35 % ;
 - iii) Un indice de vitesse maximale $\leq Q$.
- b) Pour les pneumatiques de la classe C3 :
- i) Une profondeur des sculptures ≥ 16 mm ;
 - ii) Un rapport rainures/parties pleines ≥ 35 % ;
 - iii) Un indice de vitesse maximale $\leq K$. ».

Paragraphe 9.2.2, lire :

« 9.2.2 Au moins un pneumatique une fois tous les deux ans afin de vérifier la conformité du comportement des pneumatiques neige destinés à une utilisation en conditions d’enneigement extrêmes satisfaisant aux dispositions du paragraphe 6.6.2 ~~mais non et~~ visés par les paragraphes ~~6.4.4.1 ou 6.4.4.2~~ **6.4.4.3**. ».

Paragraphe 9.4, lire :

« 9.4 L’autorité compétente qui a accordé l’agrément peut à tout moment vérifier les méthodes de contrôle de la conformité utilisées dans chaque entreprise de rechapage, y compris les prescriptions visées à l’alinéa c) du paragraphe 6.4.4.1, ~~et à l’alinéa ed)~~ du paragraphe 6.4.4.2 **et à l’alinéa c) du paragraphe 6.4.4.3**. Pour chaque installation de production, l’autorité compétente prélève des échantillons de façon aléatoire, de façon à vérifier et soumettre à l’essai selon les prescriptions du présent Règlement au minimum le nombre ci-après de pneumatiques représentatifs de la gamme produite : ».

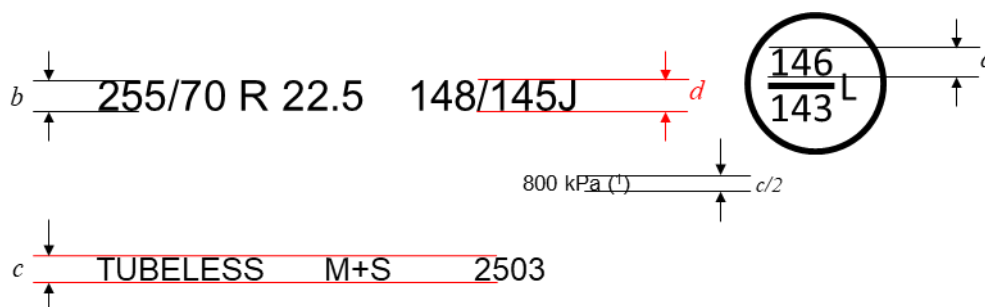
Paragraphe 9.4.2, lire :

« 9.4.2 Au moins un pneumatique une fois tous les deux ans afin de vérifier la conformité du comportement des pneumatiques neige destinés à une utilisation en conditions d’enneigement extrêmes satisfaisant aux dispositions du paragraphe 6.6.2 ~~mais non et~~ visés par les paragraphes ~~6.4.4.1 ou 6.4.4.2~~ **6.4.4.3**. ».

Annexe 3,

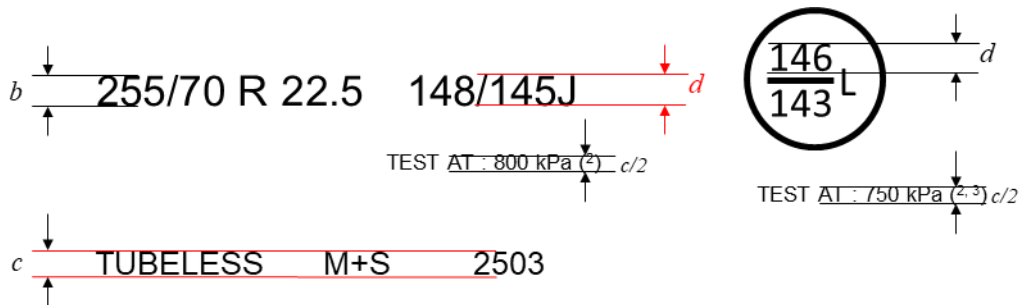
Figure, remplacer comme suit:

« Exemple 1 :



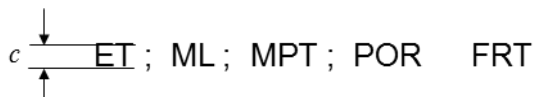
¹ L’indice PSI peut être utilisé à la place d’une valeur de pression exprimée en kPa pour les pneumatiques homologués pour la première fois avant le 1^{er} janvier 2018. **La marque en kPa peut être précédée de la mention “TEST AT :” ou “TEST INFL :” ou du symbole “@”.**

Exemple 2 :



- 2 La mention “TEST AT :” peut être remplacée par la mention “TEST INFL :” ou par le symbole “@” ou être omise.
- 3 L’indication d’une deuxième pression de gonflage pour le code de service supplémentaire est facultative. En l’absence d’indication, le même gonflage d’essai s’applique aux deux combinaisons charge/vitesse.

Prescriptions dimensionnelles pour les marques supplémentaires⁴ :



- 4 Lorsque les mentions “ML” et “MPT” font partie de la désignation des dimensions du pneumatique, la dimension minimale b s’applique. ».

Paragraphe 1, dernier alinéa, lire :

« ...

Devant être gonflé à ~~620~~**800** kPa pour les **deux** essais d’endurance charge/vitesse **dans l’exemple 1, à 800 kPa pour l’essai d’endurance charge/vitesse selon la combinaison charge/vitesse principale et à 750 kPa pour l’essai selon la combinaison charge/vitesse supplémentaire dans l’exemple 2 dont le symbole PSI est 90.** ».

Paragraphe 3, ajouter le nouvel alinéa e), libellé comme suit :

- « e) **S’il y a deux indications pour la pression de gonflage d’essai, elles doivent être placées de manière à ce que l’on comprenne clairement à quelle combinaison charge/vitesse chacune se rapporte.** ».

Annexe 10 – Appendice 2, première partie – Procès-verbal, lire :

« ...

- 5. Classe de pneumatiques :
- 6. Catégorie d’utilisation :
- 7. Indice d’adhérence sur la neige (SG) : ~~par rapport au SRTT, déterminé conformément au paragraphe 6.4.1.1~~
- 7.1 Procédure d’essai et SRTT utilisés :
- 8. Commentaires éventuels :

... ».

Annexe 10 – Appendice 2, deuxième partie – Données relatives à l’essai, lire :

« ...

- 5. Résultats de l’essai : décélérations moyennes en régime (m · s⁻²)/coefficient de traction³

<i>Essai (répétitions)</i>	<i>Spécification</i>	<i>SRTT (1^{er} essai)</i>	<i>Pneumatique à contrôler 1</i>	<i>Pneumatique à contrôler 2</i>	<i>SRTT (2^e essai)</i>
1					
2					
3					
4					
5					
6					
Valeur moyenne					
Écart type					
Coefficient de variation	$CV_a \leq 6 \%$				
Coefficient de validation	$CVal_a(SRTT) \leq 5 \%$				
Moyenne pondérée SRTT					
Facteur <i>f</i>					
Indice d'adhérence sur la neige		1,00			

³ Pour les pneumatiques de la classe C2, correspond à la pression de gonflage marquée sur le flanc du pneumatique comme prescrit au paragraphe 4.1-3.1 du présent Règlement.

... ».

II. Justification

1. Les amendements ci-dessus au Règlement ONU n° 109 sont nécessaires pour que les procédures d'essai des pneumatiques rechapés soient alignées sur les propositions de l'ETRTO présentées dans les documents ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/13, pour le Règlement ONU n° 54, et ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/16 et ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/17, pour le Règlement ONU n° 117. L'application des paragraphes 2.7.3, 2.8.2, 2.8.4, 2.58, 2.59, 2.59.1, 2.60, 7.3, 7.3.1, 7.4 et 7.5 est harmonisée avec les dispositions du Règlement ONU n° 117. La modification du paragraphe 7.1.4.4 est liée à l'élargissement de la gamme de dimensions de pneumatique utilisées dans l'équipement d'origine des véhicules pour les applications urbaines, avec l'obligation de protéger les flancs des pneumatiques (par exemple 275/70 et 315/60 R 22.5). La limitation aux pneumatiques de la classe C3 et la limitation à la roue extérieure en montage jumelé permettent d'éviter les problèmes éventuels liés à l'espace disponible dans les passages de roue.

III. Justification relative au document ECE/TRANS/WP29/GRBP/2021/3 communiquée par l'ETRTO le 18 janvier 2021

Paragraphes 3.4, 3.4.1 et 3.4.2

2. Il n'est pas justifié de modifier le paragraphe 3.4, car il ne fait référence qu'à la marque d'homologation (« les marques mentionnées au paragraphe 5.8 et indiquées à l'annexe 2 du présent Règlement ») et ne garantit donc pas l'harmonisation des prescriptions

relatives au marquage pour les pneumatiques rechapés avec les amendements, présentés dans le document ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/13, qu'il est proposé d'apporter au Règlement ONU n° 54. Par conséquent, il n'est pas nécessaire d'ajouter les paragraphes 3.4.1 et 3.4.2.

3. Par ailleurs, il faut conserver la possibilité d'apposer une marque permanente sur les pneumatiques rechapés lorsque les marques n'apparaissent pas en saillie ou en creux par rapport à la surface du pneumatique, car cette pratique est largement répandue pour les pneumatiques rechapés.

Paragraphes 3.5, 3.5.1 et 3.5.2

4. Il est nécessaire de modifier le paragraphe 3.5 et d'ajouter les paragraphes 3.5.1 et 3.5.2 aux fins de l'harmonisation des prescriptions relatives au marquage des pneumatiques rechapés avec les amendements, présentés dans le document ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/13, qu'il est proposé d'apporter au Règlement ONU n° 54.

IV. Justification relative au document informel GRBP-73-21

5. Le paragraphe 6.4.4.1 concerne du ou des matériaux de rechapage prévulcanisés, ou une bande de roulement identique dans le cas d'un procédé de rechapage à chaud, qui ne sont pas homologués conformément au Règlement ONU n° 117 et proviennent d'un fournisseur. La proposition a pour objet de préciser les documents que le rechapeur doit fournir à l'autorité d'homologation de type. Ainsi, le rechapeur doit veiller à ce que le fournisseur du ou des matériaux de rechapage fournisse le procès-verbal d'essai et des preuves de la conformité de la production, et démontre l'équivalence de la conception et des composants dans le cas d'un procédé de rechapage à chaud.

6. Le paragraphe 6.4.4.2 concerne le ou les matériaux de rechapage à chaud ou prévulcanisés homologués conformément au Règlement ONU n° 117. Il a été reformulé et renuméroté par souci de clarté.

7. Le paragraphe 6.4.4.3 concerne le ou les matériaux de rechapage à chaud ou prévulcanisés qui n'ont pas été homologués conformément au Règlement ONU n° 117 et qui sont fournis ou approuvés par le rechapeur. Il s'agit d'un nouveau paragraphe visant à prendre en compte ce cas particulier, dans lequel le rechapeur doit fournir le procès-verbal d'essai et des preuves de la conformité de la production.

8. En conséquence :

- Le paragraphe 4.1.5.3.1.3 est ajouté (une liste des pneumatiques visés dans la demande d'homologation) ;
- Le paragraphe 5.4 est modifié : un essai est demandé pour les pneumatiques visés par le paragraphe 6.4.4.3 (et par les paragraphes 6.4.4.1 et 6.4.4.2, à la demande de l'autorité d'homologation de type) ;
- Les paragraphes 9.2.2 et 9.4.2 sont mis à jour pour tenir compte des nouvelles dispositions du paragraphe 6.4.4.3 ;
- Le paragraphe 9.4 est mis à jour pour tenir compte de la renumérotation du paragraphe 6.4.4.2 et de l'ajout du paragraphe 6.4.4.3.