

9 février 2024

---

## Accord

### **Concernant l'adoption de Règlements techniques harmonisés de l'ONU applicables aux véhicules à roues et aux équipements et pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur les véhicules à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces Règlements\***

(Révision 3, comprenant les amendements entrés en vigueur le 14 septembre 2017)

---

## **Additif 53 : Règlement ONU n° 54**

### **Révision 3 – Amendement 8**

Complément 26 à la version originale du Règlement – Date d'entrée en vigueur : 5 janvier 2024

### **Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des pneumatiques pour les véhicules utilitaires et leurs remorques**

Le présent document est communiqué uniquement à titre d'information. Le texte authentique, juridiquement contraignant, est celui du document ECE/TRANS/WP.29/2023/73.



**Nations Unies**

---

\* Anciens titres de l'Accord :

Accord concernant l'adoption de conditions uniformes d'homologation et la reconnaissance réciproque de l'homologation des équipements et pièces de véhicules à moteur, en date, à Genève, du 20 mars 1958 (version originale) ;

Accord concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions, en date, à Genève, du 5 octobre 1995 (Révision 2).



Paragraphe 1, lire :

## « 1.      **Domaine d'application**

Le présent Règlement s'applique aux pneumatiques neufs conçus principalement pour les véhicules des catégories M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N, O<sub>3</sub> et O<sub>4</sub><sup>1, 2</sup>. Cependant, il ne s'applique pas aux types de pneumatique portant des symboles de catégorie de vitesse nominale correspondant à des vitesses inférieures à 80 km/h. ».

Paragraphe 2.5.2, lire :

« 2.5.2      “Pneumatique neige”, un pneumatique dont les sculptures, la composition de la bande de roulement ou la construction visent à obtenir, dans la boue ou sur la neige, un comportement meilleur que celui d'un pneumatique normal en ce qui concerne la capacité de démarrage et de contrôle du véhicule ; ».

Paragraphe 2.20.4.1, lire :

« 2.20.4.1    Les valeurs des symboles “d” exprimées en mm sont indiquées ci-dessous :

<i>Code de diamètre nominal de la jante (symbole “d”)</i>	<i>Valeur du symbole “d”, exprimée en mm</i>
8	203
9	229
10	254
11	279
12	305
13	330
14	356
15	381
16	406
17	432
18	457
19	483
20	508
21	533
22	559
24	610
25	635
26	660
28	711
30	762
32	813
34	864
36	914
38	965
40	1016
42	1067

---

<sup>1</sup> Selon les définitions figurant dans la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3) (ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6).

<sup>2</sup> Le présent Règlement établit des prescriptions applicables aux pneumatiques en tant que composants. Il ne limite pas leur montage à une catégorie de véhicules en particulier.

Code de diamètre nominal de la jante (symbole "d")	Valeur du symbole "d", exprimée en mm
14,5	368
16,5	419
17,5	445
19,5	495
20,5	521
22,5	572
24,5	622
26,5	673
28,5	724
30,5	775

. ».

Paragraphe 2.31.2, lire :

« 2.31.2 Les catégories de vitesse sont celles indiquées dans le tableau ci-après<sup>3</sup> :

Symbole de la catégorie de vitesse	Vitesse correspondante (km/h)
E	70
F	80
G	90
J	100
K	110
L	120
M	130
N	140
P	150
Q	160
R	170
S	180
T	190
U	200
H	210

. ».

Ajouter le nouveau paragraphe 2.36, libellé comme suit :

« 2.36 "Description de service supplémentaire", une description de service supplémentaire, inscrite dans un cercle, définissant un type particulier de service (indice(s) de capacité de charge et symbole de catégorie de vitesse) pour lequel le type de pneumatique est aussi autorisé outre la variation de charge applicable en fonction de la vitesse (voir annexe 8). ».

<sup>3</sup> À des fins d'uniformité, ce tableau est établi avec les mêmes symboles et les mêmes vitesses que pour les voitures particulières (voir Règlement ONU n° 30). Ces indications ne doivent pas être interprétées comme désignant les vitesses auxquelles les véhicules utilitaires équipés de ces pneumatiques sont autorisés à circuler sur route.

*Ajouter le nouveau paragraphe 4.1.6.1, libellé comme suit :*

- « 4.1.6.1 Le symbole de la catégorie de vitesse E ne peut être utilisé que pour la description de service supplémentaire. ».

*Paragraphe 6.2.5, lire :*

- « 6.2.5 Lorsque l'homologation est demandée pour un type de pneumatique ayant une description de service supplémentaire, l'essai d'endurance prévu au paragraphe 6.2.1 ci-dessus doit également être effectué, pour cette autre combinaison de valeurs de la charge et de la vitesse et à la pression de gonflage applicable, sur un deuxième pneumatique. Au gré du fabricant du pneumatique, un essai effectué à l'indice de charge le plus élevé, au code de vitesse le plus élevé et à la pression de gonflage d'essai la plus basse indiqués peut être soumis. ».

*Ajouter le nouveau paragraphe 6.2.5.1, libellé comme suit :*

- « 6.2.5.1 Les pneumatiques avec une description de service supplémentaire pour laquelle la capacité de charge représente une différence de charge ne dépassant pas 2 % par rapport à une combinaison charge/vitesse applicable au symbole de la catégorie de vitesse nominale (voir annexe 8) peuvent être exemptés de l'essai d'endurance charge/vitesse supplémentaire, à condition que la catégorie de vitesse de la description de service supplémentaire diffère de celle de la description nominale de service et qu'une deuxième pression de gonflage d'essai ne soit pas indiquée pour la description de service supplémentaire. ».

*Paragraphe 6.3.1, lire :*

- « 6.3.1 Pour être classé dans la catégorie "à usage spécial", un pneumatique doit avoir un profil de bande de roulement comportant des blocs\* plus gros et plus espacés que sur un pneumatique normal et remplissant les conditions suivantes :

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

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

\* La bande de roulement peut être constituée de pavés, de crampons ou d'autres sculptures saillantes. ».

*Annexe 6, paragraphe 4, lire :*

- « 4. Mesurer, en tenant compte de l'épaisseur des nervures ou cordons de protection, la grosseur hors tout en six points régulièrement espacés ; retenir comme grosseur hors tout la valeur maximale mesurée. ».

*Annexe 7, paragraphe 2.1, lire :*

- « 2.1 Monter l'ensemble pneumatique et roue sur l'axe d'essai et l'appliquer sur la face extérieure d'un tambour d'essai moteur lisse, d'au moins  $1,70 \text{ m} \pm 1$  % de diamètre dont la surface est au moins aussi large que la bande de roulement du pneumatique. ».

Annexe 7, appendice 1, lire :

## « Annexe 7 – Appendice 1

### Programme d'essai d'endurance

Indice de capacité de charge	Symbole de la catégorie de vitesse du pneumatique	Vitesse du tambour d'essai		Force appliquée sur la roue en pourcentage de la charge correspondant à l'indice de capacité de charge		
		Structure radiale km/h	Structure diagonale km/h	7 h	16 h	24 h
122 ou plus	E	32	32	66 %	84 %	101 %
	F	32	32			
	G	40	32			
	J	48	40			
	K	56	48			
	L	64	—			
	M	72	—			
121 ou moins	N	80	—	70 %	88 %	106 %
	E	32	32			
	F	32	32			
	G	40	40	4 h	6 h	24 h
	J	48	48			
	K	56	56			
	L	64	56	75 %	97 %	114 %
	M	80	64			
	N	88	—			
P	96	—				

Notes :

1 Il est recommandé d'éprouver les pneumatiques "à usage spécial" (voir al. c) du paragraphe 2.1 du présent Règlement) à une vitesse égale à 85 % de la vitesse prescrite pour les pneumatiques normaux équivalents.

2 Les pneumatiques ayant un indice de charge de 122 ou plus portant le symbole de vitesse N ou P et la mention additionnelle "LT" ou "C", visée au paragraphe 3.1.14 du présent Règlement, doivent être éprouvés selon le même programme que celui indiqué dans le tableau ci-dessus pour les pneumatiques ayant un indice de charge de 121 ou moins.

3 Dans le cas d'un tambour d'essai d'un diamètre supérieur à 1 700 mm ± 1 %, le "pourcentage de la charge d'essai" doit être augmenté comme suit :

$$F_1 = K \cdot F_2$$

où :

$$K = \sqrt{\frac{(R_1/R_2) \cdot (R_2 + r_T)}{(R_1 + r_T)}}$$

$R_l$  est le diamètre du tambour d'essai, en mm ;

$R_2$  est le diamètre du tambour d'essai de référence, 1 700 mm ;

$r_T$  est le diamètre extérieur du pneumatique (voir par. 6.1.5 du présent Règlement), en mm ;

$F_1$  est le pourcentage de la charge à utiliser pour le tambour d'essai ;

$F_2$  est le pourcentage de la charge, indiqué dans le tableau ci-dessus, à utiliser pour le tambour d'essai de référence de 1 700 mm de diamètre.

Exemple :

$K = 1$  pour un tambour d'essai de 1 700 mm de diamètre ;

Dans le cas d'un tambour d'essai de 3 000 mm de diamètre et d'un pneumatique de 1 500 mm de diamètre :

$$K = \sqrt{\frac{(3000/1700) \cdot (1700 + 1500)}{(3000 + 1500)}} = 1,12$$

».

---