

**Conseil économique et social**

Distr. générale
23 septembre 2010
Français
Original: anglais

Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Forum mondial de l'harmonisation des Règlements
concernant les véhicules****Cent cinquante-deuxième session**

Genève, 9-12 novembre 2010

Point 4.15.1 de l'ordre du jour provisoire

**Accord de 1958 – Examen de projets de rectificatif
à des Règlements existants proposés par le GRB****Proposition de rectificatif 1 à la série 02 d'amendements au
Règlement n° 117 (bruit de roulement, adhérence sur sol
mouillé et résistance au roulement des pneumatiques)****Communication du Groupe de travail du bruit***

Le texte ci-après, adopté par le Groupe de travail du bruit (GRB) à sa cinquante-deuxième session en septembre 2010, et fondé sur le document ECE/TRANS/WP.29/GRB/2010/8 tel que modifié par le paragraphe 21 du rapport, est soumis au Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) et au Comité d'administration (AC.1) pour examen (ECE/TRANS/WP.29/GRB/50, par. 21).

* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2006-2010 (ECE/TRANS/166/Add.1, activité 02.4), le Forum mondial a pour mission d'élaborer, d'harmoniser et de mettre à jour les Règlements en vue d'améliorer la performance des véhicules. Le présent document est soumis dans le cadre de ce mandat.

Paragraphe 3.2.1, modifier comme suit:

«3.2.1 Informations détaillées sur les principales caractéristiques en ce qui concerne leurs incidences sur les performances des pneumatiques (bruit de roulement, adhérence sur sol mouillé, résistance au roulement et adhérence sur neige) inclus dans la gamme désignée de dimensions de pneumatiques, notamment de leurs sculptures. Il peut s'agir de descriptions complétées par des spécifications techniques, des croquis, des photographies et des clichés de scanner. Quoi qu'il en soit, les renseignements doivent être suffisants pour permettre à l'autorité ou au service technique chargé de l'homologation de type de déterminer si des modifications ultérieures des caractéristiques principales peuvent avoir une incidence négative sur les performances du pneumatique. Les incidences de modifications de détails mineurs de la construction du pneumatique sur les performances de ce dernier devraient apparaître et être constatées lors des contrôles de conformité de la production;».

Paragraphe 6.4, modifier comme suit (en insérant aussi une nouvelle note de bas de page *):

«6.4 Pour être inscrit dans la catégorie des pneus neige, un pneumatique doit satisfaire à certains critères de performance fondés sur une méthode d'essai selon laquelle:

- a) la décélération moyenne en régime (dmr) lors d'un essai de freinage, ou
- b) une force de traction moyenne lors d'un essai de traction, ou
- c) l'accélération moyenne en régime lors d'un essai d'accélération */

du pneumatique soumis à l'essai est comparée à celle d'un pneumatique standard servant de référence.

La performance relative est signalée par un indice.

*/ Cette procédure d'essai est en cours d'élaboration.».

Paragraphe 6.4.1, modifier comme suit:

«6.4.1 Prescriptions relatives aux performances du pneumatique sur la neige».

Paragraphe 6.5.1, modifier comme suit:

«6.5.1 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'option consistant à soumettre le pneumatique à un essai physique ne sera proposée qu'à un stade ultérieur, à la suite d'un nouvel amendement au Règlement dans lequel il sera fait référence à une méthode d'essai appropriée et à des valeurs limites.».

Paragraphes 12.1 à 12.3, modifier comme suit:

«12.1 À compter de la date d'entrée en vigueur de la série 02 d'amendements au présent Règlement, les Parties contractantes appliquant le Règlement ne peuvent refuser d'accorder l'homologation CEE à un type de pneumatique visé par le présent Règlement si ce type est conforme aux prescriptions de la série 02 d'amendements, y compris les prescriptions de la première et de la deuxième étape concernant le bruit de roulement, énoncées aux paragraphes 6.1.1 à 6.1.3, les prescriptions concernant l'adhérence sur sol mouillé,

énoncées au paragraphe 6.2.1, et les prescriptions de la première et de la deuxième étape concernant la résistance au roulement, énoncées au paragraphe 6.3.1 ou 6.3.2.

- 12.2 À compter du 1^{er} novembre 2012, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement doivent refuser d'accorder l'homologation CEE si le type de pneumatique à homologuer n'est pas conforme aux prescriptions du présent Règlement tel qu'il a été modifié par la série 02 d'amendements, et doivent également refuser d'accorder l'homologation CEE si les prescriptions de la deuxième étape concernant le bruit de roulement, énoncées aux paragraphes 6.1.1 à 6.1.3, les prescriptions concernant l'adhérence sur sol mouillé, énoncées au paragraphe 6.2.1, et les prescriptions de la première étape concernant la résistance au roulement, énoncées au paragraphe 6.3.1, ne sont pas respectées.
- 12.3 À compter du 1^{er} novembre 2014, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement peuvent interdire la vente ou la mise en service d'un pneumatique qui ne satisfait pas aux prescriptions du présent Règlement tel que modifié par la série 02 d'amendements, ou qui ne satisfait pas aux prescriptions du présent Règlement tel que modifié par la série 02, y compris aux prescriptions concernant l'adhérence sur sol mouillé, énoncées au paragraphe 6.2.1.».

Annexe 5, paragraphe 1.1.1, modifier comme suit:

«1.1.1 Méthode du pneumatique d'essai de référence normalisé (SRTT)

Lors d'un essai combinant cette méthode et la méthode définie au paragraphe 2.1, le coefficient moyen de force de freinage maximale (cffm) doit être compris entre 0,6 et 0,8. Les valeurs mesurées doivent être corrigées des effets de la température comme suit:

$$\text{cffm} = \text{valeur mesurée} + 0,0035 \cdot (t - 20)$$

où "t" est la température du revêtement de la piste mouillée en degrés C.

L'essai doit être effectué sur les voies et sur la longueur de la piste prévues pour l'essai sur sol mouillé;».

Annexe 7

Paragraphe 1.4, supprimer.

Paragraphe 2, modifier comme suit (en insérant aussi un appel de la note 1 existante):

«2. Méthode de traction pour les pneumatiques des classes C1 et C2

La procédure d'essai exposée dans la norme ASTM F1805-06 doit être appliquée pour déterminer le comportement du pneumatique à la traction sur de la neige moyennement tassée (l'indice de tassement de la neige, mesuré à l'aide d'un pénétromètre CTI 1/, doit être compris entre 70 et 80).

1/ Pour plus de détails, voir l'appendice à la norme ASTM F1805-06.».

Ajouter les nouveaux paragraphes 2.1 et 2.2, libellés comme suit:

- «2.1 Le parcours d'essai doit être recouvert d'une couche de neige moyennement tassée, conformément aux prescriptions du tableau A2.1 de la norme ASTM F1805-06.

- 2.2 La charge sur le pneumatique aux fins de l'essai doit correspondre à celle indiquée pour l'option 2 au paragraphe 11.9.2 de la norme ASTM F1805-06.».

Paragraphe 3.1.1, modifier comme suit (en conservant la note 1 existante):

«3.1.1 Parcours d'essai

Les essais de freinage doivent s'effectuer sur une piste d'essai de longueur et de largeur suffisantes, ayant une inclinaison maximale de 2 % et recouverte de neige tassée.

La couche de neige doit être composée d'une base fortement compactée d'au moins 3 cm d'épaisseur et d'une couche superficielle de neige moyennement tassée et préparée d'environ 2 cm d'épaisseur.

La température de l'air, mesurée à environ un mètre au-dessus du sol, et celle de la neige, mesurée à une profondeur d'un centimètre environ, doivent toutes deux être comprises entre -2 °C et -15 °C.

Il est recommandé d'éviter une exposition directe au soleil, de grandes variations de l'ensoleillement ou de l'humidité, ainsi que le vent.

L'indice de tassement de la neige, mesuré à l'aide d'un pénétromètre CTI 1/, doit être compris entre 75 et 85).

- 1/ Pour plus de détails, voir l'appendice à la norme ASTM F1805-06.».