



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Forum mondial de l'harmonisation
des Règlements concernant les véhicules****157^e session**

Genève, 26-29 juin 2012

Point 4.9.3 de l'ordre du jour provisoire

**Accord de 1958 – Examen de projets d'amendements
à des Règlements existants, proposés par le GRRF****Proposition de complément 18 au Règlement n° 54
(Pneumatiques pour véhicules utilitaires
et leurs remorques)****Communication du Groupe de travail en matière de roulement
et de freinage***

Le texte reproduit ci-après a été adopté par le Groupe de travail en matière de roulement et de freinage (GRRF) à sa soixante-douzième session. Il a pour objet de préciser les niveaux d'efficacité du freinage qui sont convenables aux différentes positions de la clef de contact. Il est fondé sur le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/14 tel qu'amendé par l'annexe IV au rapport (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/72, par. 27). Il est soumis au Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) et au Comité d'administration (AC.1) pour examen.

* Conformément au programme de travail pour 2010-2014 du Comité des transports intérieurs (ECE/TRANS/208, par. 106, et ECE/TRANS/2010/8, activité 02.4), le Forum mondial a pour mission d'élaborer, d'harmoniser et de mettre à jour les Règlements en vue d'améliorer les caractéristiques fonctionnelles des véhicules. Le présent document est soumis dans le cadre de ce mandat.

Paragraphe 2.1.3, modifier comme suit:

«2.1.3 Catégorie d'utilisation (pneumatique normal, pneumatique neige ou pneumatique pour applications spéciales;».

Paragraphe 2.2.1, modifier comme suit:

«2.2.1 “*Pneumatique normal*”, pneumatique conçu pour une utilisation normale sur des véhicules;».

Paragraphe 2.2.2, modifier comme suit:

«2.2.2 “*Pneumatique neige*”, pneumatique dont les sculptures, la composition de la bande de roulement ou la structure sont essentiellement conçues pour obtenir sur la neige un comportement supérieur à celui d'un pneumatique normal en ce qui concerne la capacité de démarrage ou de déplacement du véhicule.».

Paragraphe 2.2.3, modifier comme suit:

«2.2.3 “*Pneumatique pour applications spéciales*”, pneumatique conçu pour une utilisation à la fois sur des véhicules routiers et des véhicules non routiers ainsi que pour d'autres utilisations spéciales. Les pneumatiques pour applications spéciales sont conçus principalement pour faire démarrer et avancer le véhicule en conditions tout-terrain.».

Ajouter un nouveau paragraphe, ainsi conçu:

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

Ajouter plusieurs nouveaux paragraphes, ainsi conçus:

«2.30 “*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.

2.31 “*Classe de pneumatique*”, l'un des groupements suivants:

2.31.1 *Pneumatiques de la classe C2*: pneumatiques portant un indice de capacité de charge en montage simple inférieur ou égal à 121 ainsi qu'un indice de vitesse égal ou supérieur à “N”;

2.31.2 *Pneumatiques de la classe C3*: pneumatiques portant:

a) Un indice de capacité de charge en montage simple égal ou supérieur à 122; ou

b) Un indice de capacité de charge en montage simple inférieur ou égal à 121 et un symbole de catégorie de vitesse inférieure ou égale à “M”.».

Paragraphe 3.1.5, modifier comme suit:

«3.1.5 L'inscription “M+S” (ou bien “M.S” ou “M&S”) lorsqu'il s'agit d'un pneumatique de la catégorie d'utilisation “neige”».

Paragraphe 3.1.9, modifier comme suit:

«3.1.9 Dans le cas des pneumatiques recreusables, sur chaque flanc, le symbole “Ω” “Ω” d'au moins 20 mm de diamètre ou le mot “REGROOVABLE”, moulé en creux ou en relief;».

Paragraphe 3.1.12, modifier comme suit:

«3.1.12 L'inscription "MPT" (ou bien "ML" ou "ET") et/ou "POR" lorsqu'il s'agit d'un pneumatique de la catégorie d'utilisation "spéciale".

Les sigles "ET", "ML", "MPT", et "POR" signifient respectivement: "Extra Tread", "Mining and Logging", "Multi-Purpose Truck", et "Professional Off-Road"; 4/».

Ajouter plusieurs nouveaux paragraphes, ainsi conçus:

«6.3 Sculptures de la bande de roulement d'un pneumatique

6.3.1 Pour être classé dans la catégorie "pneu pour utilisation spéciale", un pneumatique doit avoir un profil de la bande de roulement comportant des éléments-blocs plus gros et plus espacés que pour un pneumatique normal, et remplissant 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 %.

6.3.2 Pour être classé dans la catégorie «pneu tout-terrain professionnel», un pneumatique doit répondre aux caractéristiques suivantes:

a) Pour les pneumatiques 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 $\leq K$.

Annexe 1, paragraphe 5.2, modifier comme suit:

«5.2 Catégorie d'utilisation: normale/neige/spéciale 2/».

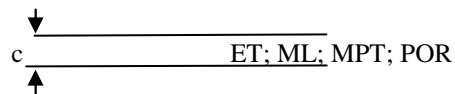
Annexe 1, ajouter un nouveau paragraphe 5.4, ainsi conçu:

«5.4 Catégorie de pneumatique C2 / C3 2/».

Annexe 1, les paragraphes 5.4 et 5.5 (anciens) deviennent les paragraphes 5.5 et 5.6.

Annexe 3, Marquage des pneumatiques, ajouter une nouvelle inscription ainsi conçue:

«



...».