



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.29/2007/45
12 avril 2007

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Forum mondial de l'harmonisation des Règlements
concernant les véhicules

Cent quarante-deuxième session
Genève, 26-29 juin 2007
Point 4.2.6 de l'ordre du jour provisoire

ACCORD DE 1958

Examen de projets d'amendement à des règlements existants

Proposition de série 01 d'amendements au Règlement n° 64
(Roues et pneumatiques à usage temporaire)

Amendements à la proposition de projets d'amendement au Règlement n° 64

Communication de l'Organisation technique européenne du pneumatique et de la jante

Le texte du présent document présente les vues de l'Organisation technique européenne du pneumatique et de la jante (ETRTO) en ce qui concerne le document ECE/TRANS/WP.29/2007/31. Il est fondé sur le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2002/17/Rev.7, tel qu'amendé par l'annexe 2 du rapport ECE/TRANS/WP.29/GRRF/61 adopté par le GRRF à sa soixante et unième session.

A. HISTORIQUE

1. L'ETRTO a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/23 où il était demandé d'intégrer des amendements au document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2002/17/Rev.7 afin de réduire à cinq minutes le délai d'avertissement des systèmes avertisseurs de roulage à plat (RFWS) et également de soumettre lesdits systèmes à des essais pour une place de vitesses étendue. Les motifs de cette demande ont aussi été fournis le 10 juillet 2006 et ils sont donnés ci-après pour mémoire.

2. Comme elle l'a indiqué à la dernière session du GRRF, l'ETRTO n'approuve pas la prescription technique relative à l'homologation de type des RFWS, qui figure dans le document ECE/TRANS/WP.29/2007/31.

3. L'ETRTO voudrait attirer l'attention du WP.29 sur ce qui suit:

a) Dans l'état actuel des connaissances des fabricants de pneumatiques, le mode opératoire de l'essai d'homologation de type qui a été adopté pour les RFWS pourrait ne pas assurer une utilisation sûre des pneumatiques de roulage à plat équipés de leurs RFWS, dans des conditions de conduite normale raisonnablement prévisibles; par exemple, en Europe, le fait d'admettre, conformément au document ECE/TRANS/WP.29/2007/31, un délai d'avertissement des RFWS trop long n'est pas conforme à la Directive 2001/95/CE relative à la sécurité générale des produits;

b) Si le mode opératoire de l'épreuve des RFWS devait autoriser un délai d'avertissement de vingt minutes, ainsi qu'un délai d'avertissement de dysfonctionnement de vingt minutes, à une pression constante de 70 kPa et à une vitesse maximale de 100 km/h, l'ETRTO insisterait pour que soit ajouté un nouveau paragraphe au paragraphe 6 du Règlement n° 64, où il serait prescrit de fournir aux propriétaires des véhicules des informations appropriées décrivant les caractéristiques et les limites des RFWS en vue d'éviter un mauvais usage de ces systèmes de sécurité. Ce nouveau paragraphe est énoncé dans la proposition ci-après:

B. PROPOSITION

Ajouter le nouveau paragraphe 6.1.6, ainsi conçu:

«6.1.6 Une indication du risque que le RFWS n'avertisse pas qu'un pneumatique de roulage à plat est en mode de roulage à plat lorsque le véhicule roule à des vitesses supérieures à 100 km/h.».

C. JUSTIFICATION

Les pneumatiques de roulage à plat sont conçus pour pouvoir rouler en étant plats, c'est-à-dire à des pressions de gonflage inférieures à 70 kPa, et atteindre dans ce mode une vitesse et une distance (ou un temps) maximum admissibles. La référence en la matière est le complément 14 au Règlement n° 30 où il est stipulé 80 km (ou 1 heure) à 80 km/h, à une pression de 0 kPa. Avec ces caractéristiques, les pneumatiques de roulage à plat sont par nature plus sûrs que les pneumatiques ordinaires.

Il convient de relever quelques autres différences entre les pneumatiques ordinaires et les pneumatiques de roulage à plat:

a) Premièrement, à l'arrêt, le dégonflage d'un pneumatique de roulage à plat ne peut être détecté à l'œil nu par les utilisateurs, même en cas de dégonflage complet;

b) Deuxièmement, comme un pneumatique de roulage à plat conserve de bonnes performances après une perte de pression au cours d'un trajet à grande vitesse, le conducteur pourrait ne pas être clairement averti avant une brusque défaillance, dans des conditions de conduite où le véhicule n'atteint pas la vitesse et la distance (ou le temps) maximum admissibles susmentionnés. Il a été confirmé expérimentalement que si la vitesse dépasse 80 km/h et que la pression de gonflage est inférieure à 70 kPa, la distance (ou le temps) pendant lesquels l'utilisateur peut conduire en toute sécurité en mode de roulage à plat décroissent très rapidement avec l'augmentation de la vitesse et/ou la diminution de la pression de gonflage (par exemple, moins de cinq minutes à 130 km/h en cas de dégonflage complet).

En raison de cela, le conducteur doit être averti convenablement et en temps utile par le RFWS qu'il doit réduire la vitesse du véhicule jusqu'à la vitesse maximale admissible (80 km/h) et il doit être prévenu des limites d'efficacité du RFWS, afin d'éviter un mauvais usage de ce système de sécurité.

L'efficacité du RFWS, telle que la sensibilité à la perte de pression et la réactivité, ainsi que les conditions de l'essai d'homologation de type du RFWS doivent être conformes aux besoins en matière de sécurité de tous les utilisateurs dans des conditions possibles et réelles de conduite, par exemple en Europe, à la vitesse maximale moyenne autorisée sur autoroutes de 130 km/h et comme prescrit par la Directive 2001/95/CE relative à la sécurité générale des produits.

L'ETRTO a, à plusieurs reprises, communiqué ces informations au GRRF et demandé de modifier la prescription technique concernant l'homologation de type du RFWS, afin de stipuler que l'essai d'homologation de type doit garantir ce qui suit:

Le RFWS doit être capable, à une vitesse du véhicule égale ou supérieure à 130 km/h, d'avertir le conducteur en cinq minutes au plus que le pneumatique de roulage à plat a perdu un maximum de 100 kPa de sa pression recommandée.
