

**Conseil économique et social**

Distr. générale  
19 juin 2012  
Français  
Original: anglais

---

**Commission économique pour l'Europe**

Comité des transports intérieurs

**Forum mondial de l'harmonisation des Règlements  
concernant les véhicules****Groupe de travail du bruit****Cinquante-sixième session**

Genève, 3-5 septembre 2012

Point 6 de l'ordre du jour provisoire

**Règlement n° 117 (Bruit de roulement et adhérence  
sur sol mouillé des pneumatiques)****Proposition de complément 3 à la série 02 d'amendements  
au Règlement n° 117****Communication de l'expert de l'Organisation technique européenne  
du pneumatique et de la jante<sup>1</sup>**

Le texte ci-après, établi par les experts de l'Organisation technique européenne du pneumatique et de la jante (ETRTO), vise à aligner le texte de l'annexe 6 du Règlement CEE sur la norme ISO 28580. Les modifications qu'il est proposé d'apporter au texte actuel du Règlement sont indiquées, pour les ajouts, en caractères gras, et pour les suppressions, en caractères biffés.

---

<sup>1</sup> Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2010-2014 (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.

## I. Proposition

Annexe 6, paragraphe 6.2, modifier comme suit:

«6.2 Correction de la température

Si l'on est obligé d'effectuer les mesures à une température autre que 25 °C (dans les limites minimale et maximale absolues de 20 °C et 30 °C), une correction doit être apportée en appliquant la formule ci-dessous, avec:

$F_{r25}$  résistance au roulement à 25 °C, en newtons:

$$F_{r25} = F_r [1 + K(t_{amb} - 25)]$$

Où:

$F_r$  est la résistance au roulement, en newtons;

$t_{amb}$  est la température ambiante, en degrés Celsius;

$K$  est la constante, avec les valeurs suivantes:  
 0,008 pour les pneumatiques de la classe C1  
 0,010 pour les pneumatiques **des classes C2 et C3 dont l'indice de charge est inférieur ou égal à 121**  
 0,006 pour les pneumatiques de la classe C3 **dont l'indice de charge est supérieur à 121.**».

## II. Justification

1. Actuellement, le coefficient «K» de correction de la température fait l'objet de définitions différentes dans la série 02 d'amendements au Règlement n° 117 (R117.02) et dans la norme ISO 28580. Ces définitions renvoient aux catégories de pneumatiques: dans la norme ISO, il n'est fait mention que des indices de charge, alors que dans le Règlement, il est fait mention des classes C1, C2 et C3.

ISO 28580:  $RR(25\text{ °C}) = RR^* [1 + K^* (T_{amb} - 25)]$

**Constante K:**

ISO 28580	R117.02	Proposition visant à corriger le R117.02
0,008 pour les pneumatiques de voitures particulières	0,008 pour les pneumatiques de la classe C1	0,008 pour les pneumatiques de la classe C1
0,010 pour les pneumatiques de camions et d'autobus avec $LI \leq 121$	0,010 pour les pneumatiques de la classe C2	Pneumatiques des classes C2 et C3: 0,010 lorsque l'indice de charge est $\leq 121$ et pneumatiques de la classe C3: 0,006 lorsque l'indice de charge $> 121$ .
0,006 pour les pneumatiques de camions et d'autobus avec $LI \geq 121$	0,006 pour les pneumatiques de la classe C3	

2. Si la température ambiante lors des essais de résistance au roulement (RR) s'écarte de la température de référence (25 °C), on applique une équation définie dans la norme ISO 28580 pour corriger les données de température. L'écart de températures autorisé est le suivant:  $25 \pm 5$  °C. Aujourd'hui, compte tenu des divergences observées entre le Règlement et la norme ISO 28580, les résultats qui sont obtenus s'agissant de la résistance au roulement des pneumatiques concernés (par exemple, les pneumatiques de la classe C2 ayant un indice de charge supérieur à 121) peuvent aller jusqu'à varier de 2 % (dans le cas où la température lors de l'essai s'écarte de 5 °C par rapport à la température de référence). Afin d'éviter cette divergence inutile, l'Organisation technique européenne du pneumatique et de la jante propose de rectifier le Règlement n° 117 (série 02 d'amendements) pour le mettre en conformité avec la norme ISO 28580.

---