



---

**Commission économique pour l'Europe****Comité des transports intérieurs****Forum mondial de l'harmonisation des Règlements  
concernant les véhicules****Groupe de travail des véhicules automatisés/autonomes et connectés\*****Première session**

Genève, 25-28 septembre 2018

Point 14 a) de l'ordre du jour provisoire

**Activités restantes de l'ancien Groupe de travail en matière  
de roulement et de freinage (période de transfert  
de responsabilités) : Pneumatiques****Proposition de complément au Règlement ONU n° 117  
(Pneumatiques – Résistance au roulement, bruit  
de roulement et adhérence sur sol mouillé)****Communication des experts de l'Organisation technique européenne  
du pneumatique et de la jante\*\***

Le texte reproduit ci-après, établi par les experts de l'Organisation technique européenne du pneumatique et de la jante (ETRTO), a pour objet d'apporter des modifications au Règlement ONU n° 117. Les modifications qu'il est proposé d'apporter au texte actuel du Règlement figurent en caractères gras pour les ajouts et biffés pour les suppressions.

**I. Proposition**

*Paragraphe 2.18, modifier comme suit :*

« 2.18 “*Pneumatique d'essai de référence normalisé (SRTT)*”, un pneumatique qui est fabriqué, vérifié et stocké conformément aux normes suivantes de l'American Society for Testing and Materials (ASTM) :

- a) ~~E1136-93 (2003)~~ **E1136 – 17** pour la dimension P195/75R14 ;

---

\* Ancien Groupe de travail en matière de roulement et de freinage (GRRF).

\*\* Conformément au paragraphe 52 du document ECE/TRANS/274, au paragraphe 33 du document ECE/TRANS/WP.29/1139 et au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2014-2018 (ECE/TRANS/240, par. 105, et ECE/TRANS/2014/26, 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 en vertu de ce mandat.



- b) ~~F2872 (2011)~~ **F2872 – 16** pour la dimension 225/75 R 16 C ;  
 c) ~~F2871 (2011)~~ **F2871 – 16** pour la dimension 245/70R19.5 ;  
 d) ~~F2870 (2011)~~ **F2870 – 16** pour la dimension 315/70R22.5. ».

Paragraphe 6.4.1.1, modifier le tableau comme suit :

«

Classe de pneumatique	Indice d'adhérence sur neige (essai de freinage sur neige) <sup>a</sup>		Indice d'adhérence sur neige (essai de traction sur neige) <sup>b</sup>	Indice d'adhérence sur neige (essai d'accélération) <sup>c</sup>
	Réf. = <del>C1</del> SRTT 14	Réf. = <del>C2</del> SRTT 16C	Réf. = <del>C1</del> SRTT 14	Réf. = <del>C3N</del> SRTT 19.5 Réf. = <del>C3W</del> SRTT 22.5
C1	1,07	Néant	1,10	Néant
C2	Néant	1,02	1,10	Néant
C3	Néant	Néant	Néant	1,25

».

Annexe 5, paragraphe 2.12, modifier comme suit :

- « 2.12 “SRTT14”, la spécification normalisée ASTM ~~E 1136 93 (réapprouvée en 2003)~~ **E1136 – 17**, concernant un pneumatique radial de référence pour les essais P195/75R14 ; ».

Annexe 5, paragraphe 2.13, modifier comme suit :

- « 2.13 “SRTT16”, la spécification normalisée ASTM ~~F 2493 08~~ **F2493 - 18**, concernant un pneumatique radial de référence pour les essais P225/60R16. ».

Annexe 6, tableau 1, modifier comme suit :

« Tableau 1

**Vitesses d'essai**

(En km/h)

Classe de pneumatique	C1	C2 et C3	C3	
Indice de charge LI	Tous	LI ≤ 121	LI > 121	
Code de vitesse	Tous	Tous	J 100 km/h et inférieurs <del>ou pneumatiques sans marquage du code de vitesse</del>	K 110 km/h et supérieurs
Vitesse d'essai	80	80	60	80

».

Annexe 6, tableau 2, modifier comme suit :

« Tableau 2

**Charges d'essai et pressions de gonflage**

Classe de pneumatique	C1 <sup>a</sup>		C2, C3
	Charge normale	Renforcé ou extra-load	
Pourcentage de la capacité de charge maximale	80	80	85 <sup>ba</sup> (% de charge simple)
Pression de gonflage kPa	210	250	<b>Pression de gonflage pour les essais inscrite sur le flanc comme prescrit dans le Règlement n° 54.</b>  Correspondant à la capacité de charge maximale pour une monte en simple <sup>c</sup>

Note : La pression de gonflage doit être à évolution libre avec la précision prescrite au paragraphe 4 de l'appendice 1.

<sup>a</sup> ~~Pour les pneumatiques de voitures particulières appartenant à des catégories non indiquées dans la norme ISO 4000 1:2010, annexe B, la pression de gonflage doit être celle recommandée par le fabricant du pneumatique, correspondant à la capacité de charge maximale du pneumatique, réduite de 30 kPa.~~

<sup>ba</sup> ~~En pourcentage de charge simple, ou 85 % de la capacité de charge maximale pour une monte en simple spécifiée dans les manuels des normes de pneumatiques applicables, en l'absence de marquage sur le pneumatique lui-même. 85 % de la capacité de charge en montage simple comme indiqué par l'indice de capacité de charge.~~

<sup>c</sup> ~~Pression de gonflage marquée sur le flanc du pneumatique ou, à défaut, spécifiée dans les manuels des normes de pneumatiques applicables et correspondant à la capacité de charge maximale pour une monte en simple. »~~

Annexe 7,

Paragraphe 4.1, supprimer.

Les paragraphes 4.2 à 4.10 (anciens) deviennent les paragraphes 4.1 à 4.9.

Paragraphe 4.7 (ancien), modifier comme suit :

« 4.76 Procédure d'essai d'accélération sur neige visant à déterminer l'indice d'adhérence sur neige des pneumatiques C3N et C3W ».

## II. Justification

1. Les modifications visant les dénominations des pneumatiques d'essai de référence normalisés (SRTT) sont nécessaires pour aligner le texte du Règlement sur les dernières versions approuvées des spécifications normalisées, étant donné qu'il est pratiquement impossible de trouver des versions antérieures (elles ne sont plus publiées). L'indication de l'année permet en outre à l'ONU de garder une trace des versions et des caractéristiques qui leur correspondent.

2. Les modifications au paragraphe 6.4.1.1 et à l'annexe 7 sont proposées dans le but d'éliminer la distinction faite entre les deux types de pneumatiques de classe C3, qui peut occasionner des problèmes de montage sur certains véhicules, sachant par ailleurs que dans le cadre de ce Règlement, leurs coefficients et leurs performances sont équivalents dans tous les cas.

3. Les modifications apportées à l'annexe 6 visent à rendre le texte plus clair. Elles se justifient en outre par le fait que le champ d'application du Règlement ne comprend pas de pneumatiques « sans marquage du code de vitesse ».