



Conseil économique et social

Distr. générale
1^{er} avril 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 et unième session

Genève, 22-25 juin 2010

Point 16.7 de l'ordre du jour provisoire

**État d'avancement de l'élaboration de Règlements
techniques mondiaux ou d'amendements à des Règlements
techniques mondiaux existants – Pneumatiques**

Adjonction de dispositions relatives à la résistance au roulement dans le Règlement technique mondial sur les pneumatiques

Communication du représentant de l'Union européenne*

Le texte reproduit ci-dessous, qui a été établi par le représentant de l'Union européenne, vise à ajouter dans le projet de Règlement technique mondial sur les pneumatiques des dispositions relatives à la résistance au roulement. Il est fondé sur le document WP.29-150-23, distribué lors de la cent cinquantième session (ECE/TRANS/WP.29/1083, par. 98).

* Conformément au programme de travail pour 2006-2010 du Comité des transports intérieurs (ECE/TRANS/166/Add.1, activité 02.4), le Forum mondial élabore, harmonise et met à jour les Règlements afin d'améliorer les caractéristiques des véhicules. Le présent document est soumis en vertu de ce mandat.

I. Objectif de la proposition

1. La présente proposition vise à inclure, dans le projet de Règlement technique mondial (RTM) sur les pneumatiques, des prescriptions concernant des essais de résistance au roulement qui soient considérées comme équivalentes à celles des Règlements en vigueur, par les Parties contractantes qui souhaitent introduire des limites à la résistance au roulement dans leur législation nationale.

II. Historique

2. Dans le cadre des stratégies visant à réduire les quantités de CO₂ émises par les véhicules routiers, l'Union européenne a adopté en 2009 un règlement¹ stipulant que les pneumatiques des véhicules routiers doivent satisfaire à des prescriptions précises en ce qui concerne la résistance au roulement. On estime que l'utilisation de pneumatiques à faible coefficient de résistance au roulement pourrait réduire la consommation moyenne des véhicules d'environ 3 %, sans nuire notablement à d'autres paramètres critiques des pneumatiques. Les prescriptions proposées entreraient en vigueur en deux phases, selon le calendrier indiqué dans le tableau ci-dessous.

Catégorie de pneumatique	Résistance maximum au roulement (en kg/tonne)	
	1 ^{re} étape	2 ^e étape
C1 (pneumatiques pour voitures particulières)	12	10,5
C2 (pneumatiques pour véhicules utilitaires légers)	10,5	9
C3 (pneumatiques pour véhicules utilitaires lourds)	8	6,5
	Dates d'application	
Nouveaux types	2012	2016
Types existants	2014	2018
	(2016 pour les pneumatiques C3) (2020 pour les pneumatiques C3)	

3. Il est prévu de mettre en œuvre les nouvelles prescriptions au moyen d'une version amendée du Règlement n° 117, qui se présente actuellement sous la forme du document ECE/TRANS/WP.29/GRB/2010/3, lequel devrait figurer à l'ordre du jour du Forum mondial à sa session de juin 2010. Les prescriptions applicables à l'adhérence sur route mouillée et au bruit de roulement, qui figurent aussi dans le Règlement n° 117, deviendraient aussi obligatoires aux fins de l'homologation de type dans l'Union européenne, aussi bien pour les pneumatiques de remplacement que pour les pneumatiques montés sur les véhicules neufs.

¹ Règlement (CE) n° 661/2009 adopté par le Parlement européen et le Conseil, le 13 juillet 2009, concernant les prescriptions pour l'homologation relatives à la sécurité générale des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, composants et entités techniques distinctes qui leur sont destinés. Voir: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:200:0001:0024:EN:PDF>.

III. Incidence de l'adoption d'un RTM sur les pneumatiques

4. La première phase du RTM sur les pneumatiques devrait être adoptée par le Forum mondial en mars 2012 au plus tôt, de sorte qu'il ne pourrait entrer en vigueur qu'une fois les prescriptions relatives à la résistance au roulement devenues obligatoires dans l'Union européenne. De la sorte, s'il n'existe pas de prescriptions relatives à la résistance au roulement dans le RTM (ou si ces prescriptions sont moins sévères que celles figurant dans le Règlement n° 117), les pneumatiques conformes aux prescriptions du RTM ne pourront pas être automatiquement considérés comme équivalant aux pneumatiques conformes à la réglementation existante. Dans ces conditions, pour que le RTM soit acceptable aux fins d'une homologation de type, soit dans l'Union européenne, soit sur le territoire d'autres Parties contractantes à l'Accord de 1958 qui appliquent les prescriptions relatives à la résistance au roulement du Règlement n° 117, il sera nécessaire d'y inclure des dispositions équivalentes à celles du Règlement n° 117, au moins à titre facultatif. Si c'est l'approche modulaire qui est retenue pour le RTM, on pourrait envisager que les prescriptions relatives à la résistance au roulement fassent partie du même module facultatif que celles relatives au bruit de roulement. Ou encore, si les Parties contractantes à l'Accord de 1998 acceptent cette idée, la résistance au roulement pourrait devenir une des prescriptions principales du RTM.

IV. Proposition

5. Sous réserve de l'accord du Comité exécutif de l'Accord de 1998 (AC.3) et de l'adoption des propositions d'amendements au Règlement n° 117 par les Parties contractantes à l'Accord de 1958, la Commission européenne proposera des amendements au projet de RTM à la prochaine réunion du groupe informel afin d'y inclure des dispositions relatives à la résistance au roulement des pneumatiques, fondées sur les dispositions adoptées pour le Règlement n° 117.