

**Conseil économique et social**

Distr. générale
20 novembre 2015
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 en matière de roulement et de freinage****Quatre-vingt-unième session**Genève, 1^{er}-5 février 2016

Point 10 b) de l'ordre du jour provisoire

Homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule (IWVTA) :**Règlement sur le montage des pneumatiques****Règlement établissant des prescriptions uniformes
relatives à l'homologation des voitures particulières
en ce qui concerne le montage des pneumatiques****Communication des experts de l'Organisation internationale
des constructeurs d'automobiles***

Le texte reproduit ci-dessous, établi par les experts de l'Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA), est fondé sur le document informel GRRF-80-36 qu'il remplace. Il inclut toutes les propositions présentées dans le document GRRF-79-08 et certaines des propositions contenues dans le document GRRF-80-26.

* Conformément 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.



I. Proposition

Règlement établissant des prescriptions uniformes relatives à l'homologation des voitures particulières en ce qui concerne le montage des pneumatiques

Table des matières

	<i>Page</i>
1. Champ d'application	3
2. Définitions	3
3. Demande d'homologation	5
4. Homologation	5
5. Spécifications	6
6. Modification du type de véhicule et extension de l'homologation	9
7. Conformité de la production	10
8. Sanctions pour non-conformité de la production	10
9. Arrêt définitif de la production	10
10. Noms et adresses des services techniques chargés des essais d'homologation et de l'autorité d'homologation de type	10
 Annexes	
1. Fiche de renseignements	11
2. Communication	14
3. Exemples de marques d'homologation	16

1. Champ d'application

Le présent Règlement s'applique aux véhicules de la catégorie M₁¹ en ce qui concerne le montage de leurs pneumatiques.

Il ne s'applique pas aux véhicules dont les conditions d'utilisation sont incompatibles avec les caractéristiques des pneumatiques des classes C1 ou C2 et aux véhicules lorsqu'ils sont équipés :

- a) D'un équipement de secours à usage temporaire; et/ou
- b) De pneumatiques pour roulage à plat et/ou d'un système de roulage à plat lorsqu'ils fonctionnent dans ce mode; et/ou
- c) D'un système de contrôle de la pression des pneumatiques.

2. Définitions

Aux fins du présent Règlement, on entend par :

- 2.1 « *Type de véhicule en ce qui concerne le montage des pneumatiques* », des véhicules qui ne diffèrent pas sur des caractéristiques essentielles comme les types de pneumatiques, la désignation de leurs dimensions minimales et maximales, les dimensions et le déport des roues admis au montage, la vitesse et la charge maximales du véhicule, et les caractéristiques des passages de roue;
- 2.2 Les pneumatiques doivent être classés comme suit :
 - a) Pneumatiques de la classe C1, conçus principalement pour les véhicules des catégories M₁, N₁, O₁ et O₂;
 - b) Pneumatiques de la classe C2, conçus principalement pour les véhicules des catégories M₂, M₃, N, O₃ et O₄, portant un indice de capacité de charge en montage simple inférieur ou égal à 121 ainsi qu'un symbole de catégorie de vitesse égal ou supérieur à « N »;
- 2.2.1 « *Type de pneumatique* », une gamme de pneumatiques ne présentant pas entre eux de différences essentielles sur les caractéristiques suivantes :
 - a) La classe de pneumatiques : C1 ou C2, comme décrites au paragraphe 2.2; et
 - b) Dans le cas des pneumatiques de la classe C1, les caractéristiques d'un type de pneumatiques définies au paragraphe 2.1 du Règlement n° 30;
 - c) Dans le cas des pneumatiques de la classe C2, les caractéristiques d'un type de pneumatiques définies au paragraphe 2.1 du Règlement n° 54;
- 2.3 « *Désignation de la dimension d'un pneumatique* », la désignation de la dimension d'un pneumatique, telle que définie au paragraphe 2.19 du Règlement n° 30 pour les pneumatiques de la classe C1 et au paragraphe 2.17 du Règlement n° 54 pour les pneumatiques des classes C2 et C3;
- 2.4 « *Déport de la roue* », la distance entre la face d'appui du moyeu et le plan médian de la jante;
- 2.5 « *Structure d'un pneumatique* », les caractéristiques techniques de la carcasse d'un pneumatique;

¹ Telle que définie dans la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3) (TRANS/WP.29/78/Rev.3, par. 2).

- 2.6 « *Pneumatique normal* », un pneumatique ou un pneumatique pour roulage à plat, destiné à un usage normal sur route;
- 2.7 « *Pneumatique neige* », un 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 motricité et le guidage du véhicule;
- 2.8 « *Pneumatique à usage spécial* », un pneumatique destiné à un usage mixte, tant sur route qu'en tout-terrain, ou à d'autres usages spéciaux. Ces pneumatiques sont conçus avant tout pour amorcer et maintenir la motricité et le guidage du véhicule en tout-terrain;
- 2.9 « *Pneumatique pour roulage à plat* », un pneumatique tel que défini au paragraphe 2.5.7 du Règlement n° 30;
- 2.10 « *Pneumatique de secours à usage temporaire* », un pneumatique différent de ceux montés sur un véhicule quelconque pour un usage dans des conditions de conduite normales et prévu uniquement pour un usage temporaire dans des conditions de conduite restreintes;
- 2.11 « *Roue* », une roue complète constituée d'une jante et d'un voile de roue;
- 2.12 « *Roue de secours à usage temporaire* », une roue différent des roues normales du type de véhicule concerné, et prévue uniquement pour un usage temporaire dans des conditions de conduite restreintes;
- 2.13 « *Équipement* », un ensemble constitué d'une roue et d'un pneumatique;
- 2.14 « *Équipement normal* », un équipement pouvant être monté sur un véhicule dans le cadre de son fonctionnement normal;
- 2.15 « *Équipement de secours* », un équipement destiné à remplacer un équipement normal en cas de défaillance et qui peut appartenir à l'une des deux catégories ci-après :
- 2.16 « *Équipement de secours standard* », un ensemble constitué d'une roue et d'un pneumatique dont les dimensions, le déport et la structure sont les mêmes que ceux du dispositif monté sur le même essieu de la variante ou de la version particulière du véhicule concerné dans le cadre de son fonctionnement normal, même si le matériau de la roue est différent, ou si les écrous ou boulons servant à fixer la roue sont d'un autre modèle;
- 2.17 « *Équipement de secours à usage temporaire* », un ensemble roue et pneumatique qui ne relève pas de la définition de l'équipement de secours standard mais de l'une des descriptions de l'équipement de secours à usage temporaire défini au paragraphe 2.10 du Règlement n° 64;
- 2.18 « *Symbole de catégorie de vitesse* », le symbole défini au paragraphe 2.31 du Règlement n° 30 pour les pneumatiques de la classe C1 et au paragraphe 2.28 du Règlement n° 54 pour ceux de la classe C2;
- 2.19 « *Indice de capacité de charge* », un chiffre correspondant à la charge maximale du pneumatique selon la définition du paragraphe 2.30 du Règlement n° 30 pour les pneumatiques de la classe C1 et du paragraphe 2.27 du Règlement n° 54 pour ceux de la classe C2;
- 2.20 « *Limite de charge maximale* », la masse maximale que peut supporter un pneumatique lorsqu'il est utilisé conformément aux prescriptions d'utilisation spécifiées par le fabricant de pneumatiques.

3. Demande d'homologation

- 3.1 La demande d'homologation d'un type de véhicule en ce qui concerne le montage de ses pneumatiques doit être présentée par le constructeur du véhicule ou son représentant dûment accrédité.
- 3.2 Elle doit être accompagnée des documents mentionnés ci-après, en triple exemplaire, et des indications suivantes :
 - 3.2.1 Une description du type de véhicule en ce qui concerne les critères mentionnés au paragraphe 5 du présent Règlement.
- 3.3 Un véhicule représentatif du type de véhicule à homologuer ou un outil de simulation représentant ce type de véhicule doit être présenté au service technique chargé des essais d'homologation.

4. Homologation

- 4.1 Lorsque le type de véhicule présenté à l'homologation en application du présent Règlement satisfait aux prescriptions du paragraphe 5, l'homologation pour ce type de véhicule doit être accordée.
- 4.2 À chaque type homologué doit être attribué un numéro d'homologation dont les deux premiers chiffres correspondent à la série d'amendements comprenant les principales modifications techniques les plus récentes apportées au Règlement à la date de la délivrance de l'homologation (00 indiquant qu'il s'agit de la version originale du Règlement). Une même Partie contractante ne peut attribuer ce numéro à un autre type de véhicule.
- 4.3 La décision d'homologation ou de refus d'homologation d'un type de véhicule prise en application du présent Règlement doit être communiquée aux Parties à l'Accord qui appliquent ce Règlement au moyen d'une fiche conforme au modèle figurant à l'annexe 1. Les photographies et/ou les plans soumis par le demandeur de l'homologation doivent ne pas dépasser le format A4 (210 x 297 mm) ou être pliés à ce format, et doivent être à une échelle appropriée.
- 4.4 Sur tout véhicule conforme à un type de véhicule homologué en application du présent Règlement, il doit être apposé de manière visible, en un endroit facilement accessible et indiqué sur la fiche d'homologation, une marque d'homologation internationale conforme au modèle décrit à l'annexe 3 et composée :
 - 4.4.1 D'un cercle à l'intérieur duquel est placée la lettre « E », suivie du numéro distinctif du pays ayant délivré l'homologation²;
 - 4.4.2 Du numéro du présent Règlement, suivi de la lettre « R », d'un tiret et du numéro d'homologation, placés à la droite du cercle prévu au paragraphe 4.4.1.
- 4.5 Si le véhicule est conforme à un type de véhicule homologué en application d'un autre ou de plusieurs autres Règlements annexés à l'Accord dans le même pays que celui qui a accordé l'homologation en application du présent Règlement, le symbole prévu au paragraphe 4.4.1 n'a pas à être répété; dans ce cas, les numéros de règlement et d'homologation et les symboles additionnels de tous les règlements pour lesquels l'homologation

² Tel qu'il figure à l'annexe 3 de la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3) (TRANS/WP.29/78/Rev.2).

est accordée dans le pays ayant délivré celle-ci en application du présent Règlement doivent être disposés en colonnes verticales à droite du symbole prévu au paragraphe 4.4.1.

- 4.6 La marque d'homologation doit être nettement lisible et indélébile.
- 4.7 La marque d'homologation doit être placée sur ou à proximité de la plaque apposée par le constructeur et donnant les caractéristiques du véhicule.

5. Spécifications

- 5.1 Prescriptions générales
 - 5.1.1 Sous réserve des dispositions du paragraphe 5.2.4.2, tout pneumatique monté sur un véhicule, y compris, le cas échéant, tout pneumatique de secours, doit satisfaire aux prescriptions du présent Règlement.
 - 5.1.2 Tout pneumatique installé sur un véhicule, y compris le cas échéant tout pneumatique de secours, doit remplir les prescriptions techniques et respecter les dispositions transitoires des Règlements n^{os} 30, 54 ou 117, selon le cas.
- 5.2 Prescriptions fonctionnelles
 - 5.2.1 Montage des pneumatiques
 - 5.2.1.1 Tous les pneumatiques montés comme équipement normal sur le véhicule, à l'exclusion donc de tout équipement de secours à usage temporaire, doivent avoir la même structure.
 - 5.2.1.2 Tous les pneumatiques montés comme équipement normal sur un essieu doivent être du même type.
 - 5.2.1.3 L'espace dans lequel la roue tourne doit permettre un mouvement totalement libre de la roue lorsqu'on utilise un pneumatique de la grosseur de boudin maximale et une jante de la largeur maximale admissibles, compte tenu du déport minimal et maximal et des limites minimale et maximale du débattement de la suspension et de la direction déclarés par le constructeur du véhicule. Ce point doit être contrôlé par des vérifications avec des pneumatiques présentant la grosseur de boudin et la largeur maximales, en tenant compte des tolérances dimensionnelles (c'est-à-dire de l'encombrement maximal) applicables à la désignation des dimensions du pneumatique indiquée dans le Règlement pertinent.
 - 5.2.1.4 Le service technique et/ou l'autorité d'homologation de type peuvent décider d'avoir recours à une autre procédure d'essai (par exemple des essais virtuels) pour vérifier que les prescriptions du paragraphe 5.2.1.3 sont respectées.
 - 5.2.2 Capacité de charge
 - 5.2.2.1 Sous réserve des dispositions du paragraphe 5.2.4 du présent Règlement, la limite de charge maximale de chaque pneumatique dont est équipé le véhicule (y compris, le cas échéant, l'équipement de secours standard), telle qu'elle est déterminée au paragraphe 5.2.2.2 du présent Règlement, doit être :
 - 5.2.2.1.1 Dans le cas d'un véhicule équipé de pneumatiques du même type en montage simple, au moins égale à la moitié de la masse maximale par essieu techniquement admissible pour l'essieu le plus chargé, telle qu'elle est déclarée par le constructeur du véhicule;

- 5.2.2.1.2 Dans le cas d'un véhicule équipé de pneumatiques de plus d'un type en montage simple, au moins égale à la moitié de la masse maximale par essieu techniquement admissible pour l'essieu correspondant, telle qu'elle est déclarée par le constructeur du véhicule;
- 5.2.2.1.3 Dans le cas d'un véhicule équipé de pneumatiques de la classe C1 en montage jumelé, au moins égale à 0,27 fois la masse maximale par essieu techniquement admissible pour l'essieu correspondant, telle qu'elle est déclarée par le constructeur du véhicule;
- 5.2.2.1.4 Dans le cas d'essieux équipés de pneumatiques de la classe C2 en montage jumelé, au moins égale à 0,25 fois, en ce qui concerne l'indice de capacité de charge en usage jumelé, la masse maximale techniquement admissible par essieu pour l'essieu correspondant, telle qu'elle est déclarée par le constructeur du véhicule.
- 5.2.2.2 La limite de charge maximale d'un pneumatique est déterminée comme suit :
- 5.2.2.2.1 Dans le cas de pneumatiques de la classe C1, est prise en compte la « limite de charge maximale » visée au paragraphe 2.34 du Règlement n° 30;
- 5.2.2.2.2 Dans le cas de pneumatiques de la classe C2, est pris en compte le « tableau de variation des charges en fonction de la vitesse » visé au paragraphe 2.29 du Règlement n° 54, qui définit, en fonction des indices de capacité de charge et des symboles de catégorie de vitesse, les variations de charge que doit pouvoir supporter un pneumatique en fonction de la vitesse maximale nominale du véhicule.
- 5.2.2.3 Le constructeur doit communiquer dans le manuel du véhicule les informations nécessaires sur la capacité de charge des pneumatiques de rechange.
- 5.2.3 Capacité de vitesse
- 5.2.3.1 Tout pneumatique dont le véhicule est normalement équipé doit porter un symbole de catégorie de vitesse.
- 5.2.3.1.1 En ce qui concerne les pneumatiques de la classe C1, le symbole de catégorie de vitesse doit être compatible avec la vitesse maximale nominale du véhicule et doit prendre en compte, dans le cas de pneumatiques des catégories de vitesse V, W et Y, la charge maximale déterminée dans le Règlement n° 30.
- 5.2.3.1.2 En ce qui concerne les pneumatiques de la classe C2, le symbole de catégorie de vitesse doit être compatible avec la vitesse maximale nominale du véhicule et le rapport charge/vitesse applicable déterminé dans le « tableau de variation des charges en fonction de la vitesse » visé au paragraphe 2.29 du Règlement n° 54.
- 5.2.3.2 Les prescriptions des paragraphes 5.2.3.1.1 et 5.2.3.1.2 ne s'appliquent pas dans les cas suivants :
- 5.2.3.2.1 Dans le cas d'équipements de secours à usage temporaire auxquels s'applique le paragraphe 5.2.5 du présent Règlement;
- 5.2.3.2.2 Dans le cas de véhicules normalement équipés de pneumatiques normaux et occasionnellement équipés de pneumatiques neige, auquel cas le symbole de catégorie de vitesse du pneumatique neige doit correspondre à une vitesse supérieure à la vitesse maximale nominale du véhicule ou au moins égale à 160 km/h (ou les deux). Si toutefois la vitesse maximale nominale du véhicule est supérieure à la vitesse correspondant au symbole de catégorie de vitesse le plus bas des pneumatiques neige montés sur le véhicule, une étiquette de mise en garde sur la vitesse maximale spécifiant

la valeur la plus faible de la capacité de vitesse maximale des pneumatiques neige montés sur le véhicule doit être apposée à l'intérieur du véhicule dans une position bien visible, de manière à ce que le conducteur puisse la voir facilement et en permanence.

- 5.2.3.2.3 Dans le cas de véhicules équipés de pneumatiques à usage spécial. Si toutefois la vitesse maximale nominale du véhicule est supérieure à la vitesse correspondant au symbole de catégorie de vitesse le plus bas des pneumatiques à usage spécial montés sur le véhicule, une étiquette de mise en garde sur la vitesse maximale spécifiant la valeur la plus faible de la capacité de vitesse maximale des pneumatiques à usage spécial montés sur le véhicule doit être apposée à l'intérieur du véhicule dans une position bien visible, de manière que le conducteur puisse la voir facilement et en permanence.
- 5.2.3.2.4 Dans le cas de véhicules équipés d'un système embarqué assumant une fonction de limitation de vitesse, le symbole de vitesse des pneumatiques devant alors être compatible avec la vitesse pour laquelle est réglée la limitation. Toutefois, si la vitesse maximale nominale du véhicule prévue par le constructeur est supérieure à la vitesse correspondant au symbole de catégorie de vitesse le plus bas des pneumatiques montés sur le véhicule, une étiquette de mise en garde sur la vitesse maximale spécifiant la valeur la plus faible de la capacité de vitesse maximale des pneumatiques doit être apposée à l'intérieur du véhicule dans une position bien visible, de manière que le conducteur puisse la voir facilement et en permanence.
- 5.2.3.3 Le fabricant doit communiquer dans le manuel du véhicule les informations nécessaires sur la capacité de vitesse des pneumatiques de rechange.
- 5.2.4 Cas particuliers
- 5.2.4.1 Dans le cas de véhicules conçus pour pouvoir tracter une remorque, la charge supplémentaire appliquée au dispositif d'attelage de la remorque peut causer un dépassement de la capacité de charge maximale des pneumatiques arrière du véhicule. Dans le cas de pneumatiques de la classe C1, ce dépassement ne peut excéder 15 %; dans le manuel du conducteur du véhicule ou les autres moyens de communication visés au paragraphe 5.2.3.3 doivent alors figurer des informations claires et des conseils sur la vitesse maximale autorisée du véhicule lors du tractage d'une remorque, qui ne devra en aucun cas dépasser 100 km/h, et sur la pression des pneumatiques arrière du véhicule, qui devra en pareil cas être supérieure d'au moins 20 kPa (0,2 bar) à la pression des pneumatiques recommandée pour une utilisation normale (c'est-à-dire sans remorque).
- 5.2.4.2 Dans des cas exceptionnels, où un véhicule est conçu pour des conditions d'utilisation incompatibles avec les caractéristiques des pneumatiques des classes C1 ou C2 et où il est donc nécessaire de monter des pneumatiques présentant des caractéristiques différentes, les prescriptions du paragraphe 5.1.1 du présent Règlement ne s'appliquent pas, à condition que toutes les conditions suivantes soient remplies :
- 5.2.4.2.1 Les pneumatiques remplissent les prescriptions techniques et respectent les dispositions transitoires soit du Règlement n° 75, soit du Règlement n° 106; et
- 5.2.4.2.2 L'autorité d'homologation de type et le service technique jugent que les pneumatiques montés sont appropriés aux conditions de fonctionnement du véhicule. La nature de la dérogation et le motif de l'acceptation doivent être indiqués dans le procès-verbal d'essai ainsi que dans les observations de la fiche de renseignements de l'annexe 2.

- 5.2.5 Roues et pneumatiques de secours
- 5.2.5.1 Dans les cas où un véhicule est pourvu d'un équipement de secours standard, il doit être de la même taille que les pneumatiques effectivement montés sur le véhicule.
- 5.2.5.2 Tout véhicule équipé d'un équipement de secours à usage temporaire ou de pneumatiques pour roulage à plat doit être conforme aux dispositions techniques et transitoires pertinentes du Règlement n° 64.

6. Modification du type de véhicule et extension de l'homologation

- 6.1 Toute modification du type de véhicule doit être portée à la connaissance de l'autorité ayant délivré l'homologation de type correspondante, qui peut alors :
- a) Décider, en consultation avec le constructeur, d'accorder une nouvelle homologation de type; ou
 - b) Appliquer la procédure prévue au paragraphe 6.1.1 (révision) et, le cas échéant, la procédure prévue au paragraphe 6.1.2 (extension).
- 6.1.1 Révision
- Lorsque des renseignements consignés dans le dossier d'information de l'annexe 1 ont changé et que l'autorité d'homologation de type considère que les modifications apportées ne risquent pas d'avoir des conséquences défavorables notables, et qu'en tout cas le véhicule satisfait encore aux prescriptions, la modification doit être considérée comme une « révision ».
- En pareil cas, l'autorité d'homologation doit publier les pages révisées du dossier d'information de l'annexe 1, en faisant clairement apparaître sur chacune des pages révisées la nature de la modification et la date de nouvelle publication. Une version récapitulative et actualisée du dossier d'information de l'annexe 1, accompagnée d'une description détaillée de la modification, est réputée satisfaisante à cette exigence.
- 6.1.2 Extension
- La modification doit être considérée comme une « extension » si, outre les modifications apportées aux renseignements consignés dans le dossier d'information de l'annexe 1,
- a) D'autres contrôles ou essais sont nécessaires; ou
 - b) Une quelconque information figurant dans la fiche de communication (à l'exception des pièces jointes) a été modifiée; ou
 - c) L'homologation est demandée au titre d'une série d'amendements ultérieure après son entrée en vigueur.
- 6.2 La décision de confirmation ou de refus de l'homologation, avec l'indication des modifications, doit être notifiée aux Parties contractantes à l'Accord appliquant le présent Règlement selon la procédure indiquée au paragraphe 4.3 ci-dessus. En outre, la liste des pièces constituant le dossier d'homologation et des procès-verbaux d'essai, annexée à la fiche de communication de l'annexe 1, doit être modifiée en conséquence de manière à ce que soit indiquée la date de la révision ou de l'extension la plus récente.

- 6.3 L'autorité d'homologation de type qui délivre l'extension doit attribuer un numéro de série à chaque fiche de communication établie pour une telle extension.

7. Conformité de la production

- 7.1 Les procédures de contrôle de la conformité de la production doivent être conformes aux dispositions générales définies à l'article 2 et à l'appendice 2 de l'Accord (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2) et les prescriptions suivantes doivent être respectées :
- 7.2 Tout véhicule homologué en application du présent Règlement doit être construit de façon à être conforme au type homologué et satisfaire aux prescriptions du paragraphe 5;
- 7.3 L'autorité d'homologation de type peut à tout moment vérifier que les méthodes de contrôle de la conformité sont appliquées correctement dans chaque unité de production. La fréquence normale de ces vérifications doit être d'une fois tous les deux ans.

8. Sanctions pour non-conformité de la production

- 8.1 L'homologation délivrée pour un type de véhicule en application du présent Règlement peut être retirée si les prescriptions énoncées au paragraphe 7 ne sont pas respectées.
- 8.2 Lorsqu'une Partie contractante retire une homologation qu'elle avait accordée, elle doit en aviser immédiatement les autres Parties contractantes appliquant le présent Règlement par l'envoi d'une fiche de communication conforme au modèle de l'annexe 1.

9. Arrêt définitif de la production

Lorsque le titulaire de l'homologation interrompt définitivement la fabrication d'un type de véhicule homologué en vertu du présent Règlement, il doit en informer l'autorité d'homologation, qui, à son tour, doit en aviser immédiatement les autres Parties contractantes à l'Accord appliquant le présent Règlement par l'envoi d'une fiche de communication conforme au modèle de l'annexe 1.

10. Noms et adresses des services techniques chargés des essais d'homologation et de l'autorité d'homologation de type

Les Parties contractantes à l'Accord appliquant le présent Règlement doivent communiquer au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies les noms et adresses des services techniques chargés des essais d'homologation et de l'autorité d'homologation de type auxquels doivent être envoyées les fiches de communication concernant l'octroi, l'extension, le refus ou le retrait d'une homologation.

Annexe 1

[Format maximum : A4 (210 mm x 297 mm)]

FICHE DE RENSEIGNEMENTS

conformément au Règlement relatif au montage des pneumatiques

1. Généralités
 - 1.1 Marque (raison sociale du constructeur) :
 - 1.2 Type :
 - 1.2.1 Nom(s) commercial/commerciaux, le cas échéant :
 - 1.3 Moyen d'identification du type, si indiqué sur le véhicule³ :
 - 1.3.1 Emplacement du marquage :
 - 1.4 Catégorie du véhicule⁴ :
 - 1.5 Nom et adresse du constructeur :
 - 1.6 Nom(s) et adresse(s) du ou des atelier(s) de montage :
 - 1.7 Nom et adresse du mandataire du constructeur, le cas échéant :
2. Caractéristiques générales de construction du véhicule
 - 2.1 Photos et/ou dessins d'un véhicule type :
 - 2.2 Nombre d'essieux et de roues :
 - 2.2.1 Nombre et emplacement des essieux à pneumatiques en montage jumelé : ..
 - 2.2.2 Nombre et emplacement des essieux directeurs :
 - 2.2.3 Essieux moteurs (nombre, emplacement, interconnexion) :
3. Masses et dimensions^{5, 6}
 - 3.1 Voie et largeur des essieux
 - 3.1.1 Voie de chaque essieu directeur⁷ :
 - 3.1.2 Voie de tous les autres essieux⁵ :
 - 3.1.3 Largeur de l'essieu arrière le plus large :
 - 3.1.4 Largeur de l'essieu avant (mesurée au point latéral extrême des pneumatiques, sans tenir compte de leur renflement à proximité du sol) :
 - 3.2 Masse en charge maximale techniquement admissible déclarée par le constructeur^{8, 9} :

³ Si le moyen d'identification du type contient des caractères n'intéressant pas la description du véhicule, de composants ou d'entités techniques distinctes couverts par la présente fiche de renseignements, ces caractères doivent être remplacés par le symbole « ? » dans la documentation (par exemple ABC??123??).

⁴ Telle que définie à la section 2 de la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3) (TRANS/WP.29/78/Rev.2).

⁵ Pour un modèle comportant une version avec une cabine normale et une version avec couchette, donner les dimensions et masses dans les deux cas.

⁶ Norme ISO 612:1978 – Véhicules routiers – Dimensions des automobiles et véhicules tractés – Dénominations et définitions.

⁷ Norme ISO 612:1978, terme n° 6.5.

- 3.3 Masse maximale techniquement admissible sur chaque essieu :
- 3.4 Le véhicule est/n'est pas¹⁰ apte au remorquage de charges
- 3.5 Vitesse maximale nominale du véhicule (en km/h)¹¹ :
4. Suspension
- 4.1 Pneumatiques et roues
- 4.1.1 Combinaison(s) pneumatique/roue¹²
- a) Pour les pneumatiques, indiquer :
- Désignation(s) de la ou des dimension(s) :
 - Indice de capacité de charge⁷ :
 - Symbole de catégorie de vitesse⁷ :
- b) Pour les roues, indiquer la ou les dimension(s) des jantes et le(s) déport(s).
- 4.1.2 Essieux
- 4.1.2.1 Essieu 1 :
- 4.1.2.2 Essieu 2 :
- etc.
- 4.1.3 Pression(s) des pneumatiques recommandée(s) par le constructeur du véhicule (en kPa) :
- 4.1.4 Description du/des dispositif(s) antidérapant(s) amovible(s) ainsi que de la ou des combinaison(s) pneumatique/roue sur l'essieu avant et/ou l'essieu ou les essieux arrière qui conviennent au type de véhicule, selon les recommandations du constructeur :
- 4.1.5 Description succincte de l'équipement de secours à usage temporaire (s'il existe) :
- 4.1.6 Description succincte du système de contrôle de la pression des pneumatiques (TPMS) (si le véhicule en est équipé) :
5. Carrosserie
- 5.1 Passages de roue
- 5.1.1 Description succincte des passages de roue du véhicule :

⁸ Pour les remorques ou semi-remorques et pour les véhicules attelés à une remorque ou à une semi-remorque exerçant une pression verticale notable sur le dispositif d'attelage ou sur la sellette d'attelage, cette valeur, divisée par la valeur normale de la gravité, est incluse dans la masse maximale techniquement admissible.

⁹ Indiquer les valeurs maximale et minimale pour chaque variante.

¹⁰ Biffer la mention inutile.

¹¹ Dans le cas des véhicules à moteur, si leur constructeur permet que certaines fonctions de contrôle soient modifiées (par exemple au moyen d'équipements logiciels ou matériels ou de mises à niveau, ou par sélection, activation ou désactivation) avant ou après la mise en service du véhicule, et s'il en résulte une augmentation de la vitesse maximale du véhicule, la vitesse maximale pouvant être atteinte grâce à l'ajustement de ces fonctions de contrôle doit être déclarée. Dans le cas des remorques, la vitesse maximale autorisée par le constructeur du véhicule doit être déclarée.

¹² Pour les pneumatiques portant l'inscription ZR devant le code de diamètre de jante, destinés à être montés sur des véhicules dont la vitesse nominale maximale dépasse 300 km/h, des informations équivalentes doivent être fournies.

- 6. Divers
 - 6.1 Dispositifs limiteurs de vitesse
 - 6.1.1 Fabricant(s) :
 - 6.1.2 Type(s) :
 - 6.1.3 Numéro(s) d'homologation de type, le cas échéant :
 - 6.1.4 Vitesse ou gamme de vitesses sur lesquelles le limiteur de vitesse peut être réglé : km/h

Annexe 2

Communication

[format maximum : A4 (210 x 297 mm)]



Délivré par : Nom de l'administration :

.....

concernant¹⁴ : Délivrance d'une homologation
 Extension d'homologation
 Refus d'homologation
 Retrait d'homologation
 Arrêt définitif de la production

d'un type de véhicule en ce qui concerne le montage de ses pneumatiques

Homologation n° : Extension n° :

Section I

1. Marque (raison sociale du constructeur) :
2. Type :
- 2.1 Nom commercial (le cas échéant) :
3. Moyen d'identification du type, s'il figure sur le véhicule¹⁵ :
- 3.1 Emplacement de ce marquage :
4. Catégorie du véhicule¹⁶ :
5. Nom et adresse du constructeur :
6. Nom(s) et adresse(s) de l'atelier/des ateliers de montage :
7. Le cas échéant, nom et adresse du mandataire du constructeur :

Section II

1. Informations complémentaires : voir l'additif
2. Service technique chargé des essais :
3. Date du rapport d'essai :
4. Numéro du rapport d'essai :
5. Remarques (le cas échéant) : voir l'additif

¹³ Numéro distinctif du pays qui a délivré/étendu/refusé/retiré l'homologation (voir les dispositions du Règlement relatives à l'homologation).

¹⁴ Biffer la mention inutile.

¹⁵ Si le moyen d'identification du type contient des caractères n'intéressant pas la description des types de véhicules, de composants ou d'entités techniques couverts par la présente fiche de renseignement, il importe de les indiquer dans la documentation au moyen du symbole « ? » (par exemple ABC??123??).

¹⁶ Voir la note de bas de page 1.

6. Lieu :
7. Date :
8. Signature :
9. Dossier d'information (le cas échéant) :

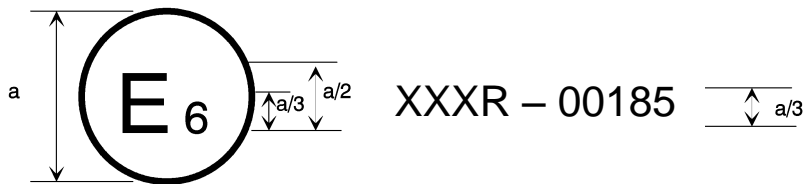
Additif à la fiche de communication n° ... concernant l'homologation de type d'un véhicule en ce qui concerne le montage de ses pneumatiques

1. Informations complémentaires
 - 1.1 Description succincte du type de véhicule en ce qui concerne sa structure, ses dimensions, ses formes et ses matériaux constitutifs :
 - 1.2 Combinaison(s) pneumatique/roue (y compris dimension du pneumatique, dimension de la jante et déport de la roue) :
 - 1.3 Symbole de la catégorie minimale de vitesse compatible avec la vitesse maximale nominale du véhicule (pour chaque variante) (pour les pneumatiques portant l'inscription ZR devant le code de diamètre de jante, destinés à être montés sur des véhicules dont la vitesse maximale nominale dépasse 300 km/h, des informations équivalentes doivent être fournies) :
 - 1.4 Indice de capacité de charge minimale compatible avec la masse maximale techniquement admissible sur chaque essieu (pour chaque variante) (le cas échéant, ajusté conformément au paragraphe 5.2.2.2 du présent Règlement) :
 - 1.5 Combinaison(s) pneumatique/roue (y compris dimension du pneumatique, dimension de la jante et déport de la roue) à utiliser avec le(s) dispositif(s) antidérapant(s) amovible(s) :
2. Véhicule de catégorie M₁ apte/non apte² au remorquage de charges et pour lequel la limite de charge des pneumatiques arrière est dépassée de ... %.
3. Véhicule homologué/non homologué² conformément au Règlement n° 64 en ce qui concerne son équipement de secours à usage temporaire de type 1/2/3/4/5².
4. Véhicule homologué/non homologué² conformément au Règlement n° 64 en ce qui concerne son système de contrôle de la pression des pneumatiques (TPMS).
 - 4.1 Description succincte du système de contrôle de la pression des pneumatiques (TPMS) (si le véhicule en est équipé) :

Annexe 3

Exemples de marques d'homologation

(Voir les paragraphes 4.4 à 4.4.2 du présent Règlement)



$a = 8 \text{ mm min}$

La marque d'homologation ci-dessus, apposée sur un véhicule, indique que ce véhicule a été homologué en Belgique (E6) en ce qui concerne le montage de ses pneumatiques, conformément au Règlement n° [XXX]. Les deux premiers chiffres du numéro d'homologation indiquent que l'homologation a été délivrée conformément aux prescriptions du Règlement n° [XXX] sous sa forme originale.

II. Justification

1. Le présent document remplace le document informel GRRF-80-36. Il inclut toutes les propositions présentées dans le document GRRF-79-08 et certaines des propositions contenues dans le document informel GRRF-80-26.
2. Paragraphe 1 :
 - a) Le règlement s'applique effectivement aux véhicules eux-mêmes;
 - b) Le règlement porte principalement sur le montage des pneumatiques des classes C1 et C2, par conséquent les véhicules dont l'utilisation prévue n'est pas compatible avec ces catégories ne devraient pas être inclus dans le champ d'application de ce règlement.
 - c) La référence aux « Pneumatiques pour roulage à plat » et aux « systèmes de roulage à plat » dans le champ d'application ne devrait concerner que leur mode de roulage à plat parce qu'ils se comportent comme les pneumatiques conventionnels lorsqu'ils sont correctement gonflés.
3. Paragraphe 1 et paragraphe 5.2.5 : des discussions ont eu lieu à la soixante-dix-huitième session du GRRF (GRRF-78) sur la question de savoir si le nouveau règlement relatif au montage des pneumatiques devait faire référence à des pneumatiques et à des technologies qui sont expressément exclus du champ d'application du paragraphe 1, en gardant présent à l'esprit l'objectif qui est d'éviter les travaux d'homologation redondants. Les discussions entre experts concernés qui ont suivi cette soixante-dix-huitième session ont débouché sur une solution privilégiant un champ d'application restreint (au paragraphe 1) avec une référence explicite au Règlement n° 64.
4. Paragraphe 5.1.2 : La formulation proposée par la Commission européenne pour les règlements n°s 30, 54 et 117 a été adoptée.
5. Paragraphe 5.2.2.3 : les références au manuel sont précisées pour rendre obligatoire la présence dans le véhicule des informations qui s'imposent (sur support papier ou non).

6. Paragraphe 5.2.4 : les dispositions relatives à certains véhicules spéciaux équipés de pneumatiques de certaines classes sont supprimées comme l'ont recommandé les Pays-Bas, étant donné qu'elles s'appliquaient à l'origine aux véhicules autres que les véhicules M₁ dans le Règlement (UE) n° 458/2011.

7. Paragraphes 5.2.4.2.1 et 5.2.4.2.2 : les références aux Règlements n^{os} 75 et 106 (présentes à l'heure actuelle dans le Règlement (UE) n° 458/2011) sont incluses afin de permettre de possibles évolutions technologiques et pour une meilleure harmonisation avec les Règlements de l'Union européenne. Dans un souci de cohérence du règlement (voir par. 5.1.2) et pour accorder davantage de souplesse aux Parties contractantes, les références croisées sont limitées aux prescriptions techniques et aux dispositions transitoires.
