



---

**Commission économique pour l'Europe**

Comité des transports intérieurs

**Forum mondial de l'harmonisation  
des Règlements concernant les véhicules**

Groupe de travail du bruit et des pneumatiques

Soixante-douzième session

Genève, 7-9 septembre 2020

Point 5 b) de l'ordre du jour provisoire

**Pneumatiques : Règlement ONU n° 54 (Pneumatiques  
pour véhicules utilitaires et leurs remorques)****Proposition d'amendements au Règlement ONU n° 54****Communication des experts de l'Organisation technique européenne  
du pneumatique et de la jante\***

Le texte ci-après a été établi par les experts de l'Organisation technique européenne du pneumatique et de la jante. Les modifications qu'il est proposé d'apporter au texte actuel du Règlement ONU figurent en caractères gras pour les ajouts et biffés pour les suppressions.

---

\* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour 2020 tel qu'il figure dans le projet de budget-programme pour 2020 (A/74/6 (titre V, chap. 20), par. 20.37), le Forum mondial a pour mission d'élaborer, d'harmoniser et de mettre à jour les Règlements ONU en vue d'améliorer les caractéristiques fonctionnelles des véhicules.



## I. Proposition

Titre du Règlement, lire :

### « Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des pneumatiques pour véhicules utilitaires et leurs remorques »

Paragraphe 2.20, lire :

« 2.20 “*Désignation des dimensions du pneumatique*”, **sauf pour les types de pneumatiques dont la désignation figure dans la première colonne des tableaux de l'annexe 5 du présent Règlement, une désignation faisant apparaître :** »

Paragraphe 2.20.1, supprimer :

« 2.20.1 — Une désignation faisant apparaître : »

Le paragraphe 2.20.1.1 devient le paragraphe 2.20.1 et se lit comme suit :

« ~~2.20.1~~ La grosseur nominale du boudin ( $S_1$ ). ~~Cette grosseur doit être exprimée en mm, sauf pour les types de pneumatiques dont la désignation figure dans la première colonne des tableaux de l'annexe 5 du présent Règlement ;~~ »

Le paragraphe 2.20.1.2 devient le paragraphe 2.20.2 et se lit comme suit :

« ~~2.20.1.2~~ Le rapport nominal d'aspect, ~~sauf pour certains types de pneumatiques dont la désignation figure dans la première colonne des tableaux de l'annexe 5 du présent Règlement~~ ou, selon le type de conception du pneumatique, le diamètre extérieur nominal exprimé en mm ; »

Ajouter les nouveaux paragraphes 2.20.3 à 2.20.3.2, libellés comme suit :

« 2.20.3 Une indication de la structure placée devant l'indication du diamètre nominal de la jante, comme suit :

2.20.3.1 sur les pneumatiques à structure diagonale, un tiret “-” ou la lettre “D” ;

2.20.3.2 sur les pneumatiques à carcasse radiale, la lettre “R” ; »

Les paragraphes 2.20.1.3 et 2.20.1.3.1 deviennent respectivement les paragraphes 2.20.4 et 2.20.4.1.

Le paragraphe 2.20.1.4 devient le paragraphe 2.20.5 et se lit comme suit :

« ~~2.20.5.1.4~~ Une indication de la configuration de montage pneumatique/jante lorsqu'elle diffère de la configuration classique et n'est pas déjà exprimée au moyen du symbole “d” indiquant le code du diamètre nominal de la jante ; **dans le cas de pneumatiques homologués pour la première fois après le 1<sup>er</sup> mars 2004, le symbole d'identification ne doit être placé qu'immédiatement après l'indication du diamètre de la jante ;** »

Ajouter le nouveau paragraphe 2.20.6, libellé comme suit :

« 2.20.6 Le préfixe “LT” avant la grosseur nominale du boudin ou le suffixe “C” ou “LT” après l'indication du diamètre de la jante ou, le cas échéant, après la configuration du montage pneumatique/jante ; sans préjudice de ce qui précède, la mention “LT” peut être placée après le code de service en lieu et place d'un préfixe ou d'un suffixe avant ou après la désignation de dimension du pneumatique ; »

Ajouter les nouveaux paragraphes 2.20.8 et 2.20.9, libellés comme suit :

« **2.20.8** Le suffixe “MPT” après l’indication du diamètre de la jante pour les pneumatiques spécifiquement conçus pour équiper les véhicules commerciaux à usages multiples ; »

**2.20.9** Le préfixe “ST” avant la grosseur nominale du boudin pour les pneumatiques spécifiquement conçus pour équiper les remorques spéciales. ».

Ajouter le nouveau paragraphe 2.35, libellé comme suit :

« **2.35** “Code de service”, la combinaison d’un ou plusieurs indices de capacité de charge et d’un code de catégorie de vitesse (par exemple 164M ou 121/119S) ; le code de service peut comprendre un ou deux indices de capacité de charge qui renseignent sur la charge que peut supporter le pneumatique en montage simple ou en montage simple et jumelé. ».

Paragraphe 3.1.4, lire :

« 3.1.4 L’indication de la structure:-(omis) »

Paragraphes 3.1.4.1 et 3.1.4.2, supprimer :

~~3.1.4.1 Pour les pneumatiques à structure diagonale, pas d’indication ou la lettre “D”.~~

~~3.1.4.2 Pour les pneumatiques à structure radiale, la lettre “R” située avant l’indication du diamètre de la jante et éventuellement le mot “RADIAL”.~~

Paragraphe 3.1.12, lire :

~~« 3.1.12 Dans le cas de pneumatiques homologués pour la première fois après le 1<sup>er</sup> mars 2004, l’identification visée au paragraphe 2.17.1.4 ne doit être placée qu’immédiatement après la marque du diamètre de la jante visée au paragraphe 2.17.1.3-(omis) ».~~

Paragraphe 3.1.14, lire :

« 3.1.14 Le préfixe “LT” avant la désignation de dimension du pneumatique, ou le suffixe “C” ou “LT” après l’indication du diamètre de la jante comme prescrit au paragraphe 2.20.1.3 et, lorsqu’il y a lieu, après la configuration de montage pneumatique/jante comme prescrit au paragraphe 2.20.1.4, ou le suffixe-L’inscription “LT” après le code de service, **si elle ne fait pas partie de la désignation des dimensions du pneumatique ; les pneumatiques dont la désignation des dimensions comprend le suffixe “C” ou “CP” peuvent porter l’inscription supplémentaire “LT” en plus de la désignation des dimensions du pneumatique ;** ».

Le paragraphe 3.1.14.1 devient le paragraphe 2.20.6.1 :

« ~~3.1.14.1~~**2.20.6.1** Cette indication est facultative dans le cas des pneumatiques montés sur jantes à base creuse à épaulement de 5°, se prêtant à un montage simple ou jumelé, dont l’indice de capacité de charge en montage simple est au maximum de 121 et qui sont destinés aux véhicules automobiles ; »

Le paragraphe 3.1.14.2 devient le paragraphe 2.20.6.2 :

« ~~3.1.14.2~~**2.20.6.2** Cette indication est obligatoire pour les pneumatiques montés sur jantes à base creuse à épaulement de 5°, se prêtant uniquement à un montage simple, dont l’indice de capacité de charge est au minimum de 122 et qui sont destinés aux véhicules automobiles ; »

Le paragraphe 3.1.15 devient le paragraphe 2.20.7 et se lit comme suit :

~~3.1.15~~**2.20.7** La mention “CP” après la marque du diamètre de la jante ~~visée au paragraphe 2.17.1.3 et, ou,~~ le cas échéant, après la configuration de montage pneumatique/jante ; ~~visée au paragraphe 2.10.1.4. Cette~~ ~~cette~~ indication est obligatoire pour les pneumatiques montés sur jantes à base creuse à

épaulement de 5°, dont l'indice de capacité de charge en montage simple est au maximum de 121 et qui sont conçus spécifiquement pour les autocaravanes ; »

*Le paragraphe 3.1.1.6 devient le paragraphe 3.1.15.*

*Paragraphe 3.4, lire :*

« 3.4 Les inscriptions mentionnées au paragraphe 3.1 et la marque d'homologation prévue par le paragraphe 5.4 du présent Règlement ~~doivent être moulées en relief ou en creux sur les pneumatiques. Elles doivent être nettement lisibles, indélébiles et apparaître en saillie ou en creux par rapport à la surface du pneumatique.~~ **et situées dans la zone basse du flanc sur au moins un des flancs, à l'exception de l'inscription mentionnée au paragraphe 3.1.1 ci-dessus.** ».

*Paragraphe 3.4.1, lire :*

« 3.4.1 **Les inscriptions doivent être situées dans la zone basse du pneumatique sur au moins un des flancs, à l'exception des inscriptions mentionnées aux paragraphes 3.1.1 et 3.1.2.**

Toutefois, pour les pneumatiques identifiés par le "montage pneumatique/jante" (voir le paragraphe 2.20.1.4) symbole "A", les inscriptions peuvent être apposées n'importe où à l'extérieur des flancs du pneumatique. ».

*Ajouter le nouveau paragraphe 3.4.2, libellé comme suit :*

« **3.4.2 Dans le cas où l'indication de la date de fabrication n'est pas moulée, elle doit être apposée au plus tard 24 heures après que le pneumatique a été retiré du moule.** ».

*Paragraphe 4.1.13, lire :*

« 4.1.13 Les couples charge/vitesse additionnels **et, si elle est différente de la pression de gonflage spécifiée conformément au paragraphe 4.1.12, la pression de gonflage applicable** en cas d'application du paragraphe 6.2.5 ci-dessous. ».

*Paragraphe 6.1.2.1, lire :*

« 6.1.2.1 ...  
d le nombre conventionnel mentionné au paragraphe ~~2.20.1.32.20.4~~ **2.20.4** ci-dessus exprimé en mm ;  
... ».

*Paragraphe 6.2.3, lire :*

« 6.2.3 **À l'exception des pneumatiques à carcasse radiale, le Le** diamètre extérieur du pneumatique, mesuré six heures après l'essai d'endurance charge/vitesse, ne doit pas différer de plus de  $\pm 3,5$  % du diamètre extérieur mesuré avant l'essai. ».

*Paragraphe 6.2.5, lire :*

« 6.2.5 Lorsque l'homologation d'un type de pneumatique ayant, en plus de la combinaison de couples de valeurs de la charge et de la vitesse indiquée au tableau de l'annexe 8, une autre combinaison de couples de ces valeurs, l'essai d'endurance prévu au paragraphe 6.2.1 ci-dessus doit également être effectué, pour cette autre combinaison de valeurs **et à la pression de gonflage applicable**, sur un deuxième pneumatique. **Au gré du fabricant du pneumatique, un essai effectué à l'indice de charge le plus élevé, au code de vitesse le plus élevé et à la pression de gonflage d'essai la plus basse indiqués peut être soumis.** ».

Ajouter le nouveau paragraphe 12, libellé comme suit :

## « 12. Dispositions transitoires

**12.1** Pendant les trois mois suivant la date d'entrée en vigueur du complément [xx] à la version originale du présent Règlement, les Parties contractantes appliquant ledit Règlement peuvent continuer à accorder ou à étendre des homologations de type conformément à la version originale du présent Règlement, sans tenir compte des dispositions du complément [xx].

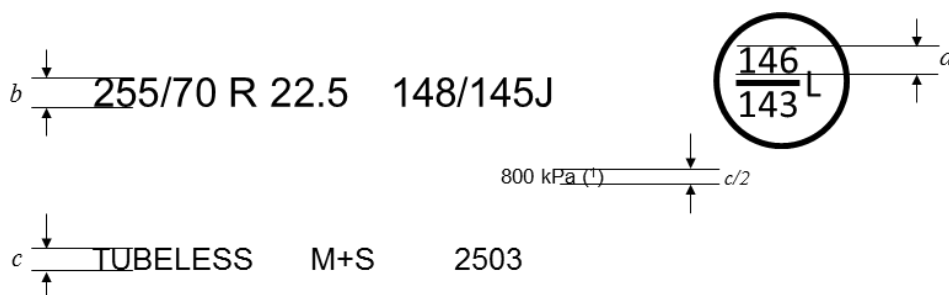
**12.2** Pour les pneumatiques homologués pour la première fois avant l'entrée en vigueur du complément [xx], il n'est pas nécessaire que les inscriptions "MPT" et "ST" soient apposées avant ou après la désignation des dimensions du pneumatique. ».

Annexe 1, point 4.1, lire :

« 4.1 ~~Dimensions du pneumatique~~ Désignation des dimensions du pneumatique.... »

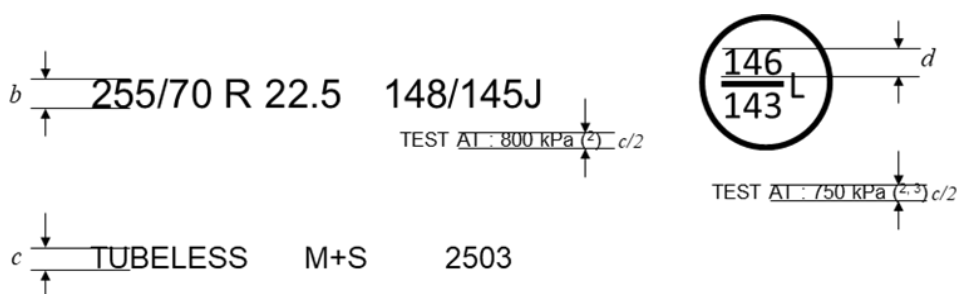
Annexe 3, figure, remplacer et lire :

« Exemple 1 :



(1) L'indice PSI peut être utilisé à la place d'une valeur de pression exprimée en kPa pour les pneumatiques homologués pour la première fois avant le 1<sup>er</sup> janvier 2018. La valeur en kPa peut être précédée par "ESSAI À :" par "GONFL. D'ESSAI" : ou par le symbole "@".

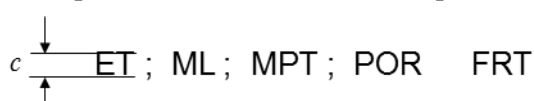
Exemple 2 :



(2) "ESSAI À :" Cette mention peut être remplacée par la suivante : "GONFL. D'ESSAI" : ou par le symbole "@" ou être absente.

(3) L'indication d'une deuxième pression de gonflage pour le code de service supplémentaire est facultative. En l'absence d'indication, le même gonflage d'essai s'applique aux deux combinaisons charge/vitesse.

Prescriptions relatives aux dimensions pour les marquages supplémentaires<sup>(4)</sup> :



(4) Lorsque "ML" et "MPT" font partie de la désignation des dimensions du pneumatique, la dimension minimale b s'applique. ».

## Annexe 3

Paragraphe 1, dernier alinéa, lire :

« ...

Devant être gonflé à ~~620~~**800** kPa **à la fois** pour les essais d'endurance charge/vitesse **dans l'exemple 1 et à 800 kPa pour les essais d'endurance charge/vitesse selon la combinaison charge/vitesse principale et à 750 kPa pour l'essai selon la combinaison charge/vitesse supplémentaire dans l'exemple 2** dont le symbole PSI est 90. ».

Ajouter le nouveau sous-paragraphe 3 e), libellé comme suit :

« e) **S'il y a deux indications pour la pression de gonflage d'essai, elles doivent être placées de manière à ce que l'on comprenne clairement à quelle combinaison charge/vitesse chacune se rapporte.** ».

Annexe 5, partie II, tableau B, note 4, supprimer les guillemets à la fin du texte et lire :

« <sup>4</sup> Dans le cas des désignations ~~de pneumatique~~ **des dimensions du pneumatique...**

...

Le diamètre extérieur (D) est calculé comme suit :

a) **Sculpture routière**  $D_{normal} (mm) = (\text{diamètre hors tout (exprimé par un code)} - 0,48) \times 25,4$  arrondi au mm le plus proche.

b) **Sculpture pour traction**  $D_{neige} (mm) = (\text{diamètre hors tout (exprimé par un code)} - 0,24) \times 25,4$  arrondi au mm le plus proche. ».

Annexe 5, partie II, tableau B, note 5, lire :

« <sup>5</sup> Les pneus de type traction portent au moins l'une des inscriptions suivantes :

- Inscription(s) définie(s) au paragraphe 3.1.13 du présent Règlement ;
- Symbole alpin ~~(PMSE)~~ tel que défini dans le Règlement ONU n° 117 ;
- Inscription "TRACTION" telle que définie dans le Règlement ONU n° 117. ».

Annexe 9, communication, supprimer les guillemets à la fin du texte :

« 5.3 Signature : ..... ».

## II. Justification

1. Conformément aux changements apportés au Règlement ONU n° 30 par le complément 21 à la série 02 d'amendements, il est proposé de modifier la définition de la désignation des dimensions du pneumatique en incluant des préfixes et des suffixes ainsi que le code de structure du pneumatique. Au-delà des modifications apportées au Règlement ONU n° 30, il est proposé de préciser dans le premier paragraphe de la section que la définition suivante n'est valable que pour les dimensions qui ne figurent pas à l'annexe 5, tandis que les désignations des dimensions figurant à l'annexe 5 sont indiquées dans la première colonne du tableau correspondant. Étant donné que certains pays exigent que tous les pneumatiques pour véhicules utilitaires légers portent la mention « LT », il est proposé de préciser que les dispositions ne doivent pas être interprétées comme interdisant un tel marquage supplémentaire.

2. Comme présenté dans le document informel GRBP-71-08, l'utilisation du terme « moulé », qui est liée à la technologie disponible au moment de la première publication des règlements, crée une limitation technique, alors qu'il existe aujourd'hui d'autres solutions techniques. La suppression de cette limitation technique serait souhaitable conformément au principe selon lequel l'innovation technique ne doit pas être entravée. L'ETRTO propose de modifier les règlements ONU concernant les pneumatiques afin

d'autoriser des méthodes de marquage des pneumatiques autres que le moulage, en conservant les critères suivants :

- Toute solution technique autre que le « moulage » doit garantir que les inscriptions sur le flanc du pneu sont clairement lisibles et indélébiles ;
- Il convient de s'assurer que le marquage de la date de fabrication sera effectué dans les 24 heures suivant le démoulage du pneu (comme prévu dans le recueil des règlements fédéraux des États-Unis d'Amérique : 49 CFR 574.5) ;
- Une fois les règlements ONU concernant les pneumatiques modifiés, il sera possible et souhaitable de proposer les mêmes prescriptions au niveau mondial aux autres grands pays qui ne les appliquent pas (c'est-à-dire les États-Unis d'Amérique, la Chine et l'Inde) en modifiant le Règlement technique mondial (RTM) ONU n° 16.

3. Pour les pneumatiques à carcasse radiale, la variation du diamètre extérieur du pneumatique, mesurée six heures après l'essai d'endurance à grande vitesse prescrit au paragraphe 2 de l'annexe 7, est nettement inférieure à  $\pm 3,5$  % du diamètre extérieur mesuré avant l'essai. Il est proposé de ne conserver la restriction concernant la mesure du diamètre total après l'essai de charge/vitesse que pour les pneumatiques à structure diagonale.

4. Certaines corrections rédactionnelles sont proposées afin d'harmoniser la formulation et de corriger les erreurs qui ont été involontairement introduites par le complément 23.

5. Il est proposé d'introduire la définition du terme « code de service » figurant dans le RTM ONU n° 16, car ce terme est utilisé à plusieurs reprises dans le document.

6. Conformément aux modifications apportées au Règlement ONU n° 30 par le complément 21 à la série 02 d'amendements, il est proposé d'inclure une disposition générale portant sur l'écart entre la date d'entrée en vigueur et la date de notification de l'adoption du complément aux Parties contractantes. Actuellement, pendant cette période, l'homologation de type ne peut pas être accordée en vertu du nouveau complément en vigueur, bien qu'elle soit obligatoire. Même après la notification de l'adoption du complément, les autorités d'homologation de type et les services techniques peuvent avoir besoin d'un délai supplémentaire pour mettre en œuvre les prescriptions du nouveau complément. Cette période est également prise en compte par les dispositions proposées.

7. L'ajout de la note de bas de page 4 à l'annexe 5, partie II, tableau B, a été proposé et adopté à la quatre-vingt-sixième session du Groupe de travail en matière de roulement et de freinage (GRRF) dans les documents suivants :

- a) ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2018/5 ;
- b) ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2018/11.

8. Dans le document a), les formules de calcul du diamètre extérieur indiquaient correctement « Sculpture routière » et « Sculpture pour traction » conformément aux en-têtes des quatrième et cinquième colonnes du tableau B proposé dans le document lui-même.

9. Au lieu de cela, dans le document b), les formules de calcul du diamètre extérieur indiquaient à tort « Normal » et « Neige » et n'étaient donc pas conformes aux en-têtes des quatrième et cinquième colonnes du tableau B proposé dans le corps du document.

10. Après l'adoption des deux documents à la quatre-vingt-sixième session du GRRF, la proposition a été soumise au Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) et au Comité d'administration AC.1 pour examen à leurs sessions de juin 2018, sous la cote ECE/TRANS/WP.29/2018/55.

11. Malheureusement, dans ce document, la note 4 de l'annexe 5, partie II, tableau B, était la même que celle du document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2018/11. Par conséquent, dans le texte actuel du complément 23 au Règlement ONU n° 54, les formules énoncées à l'annexe 5, partie II, tableau B, note 4, pour le calcul du diamètre extérieur ne sont pas conformes aux en-têtes des quatrième et cinquième colonnes du tableau B, qui renvoient à la note 4.

12. Le Règlement ONU n° 117 ne fait pas mention du symbole alpin « 3PMSF».

13. La présente proposition vise à fournir des règles claires pour l'indication de la pression de gonflage d'essai, en envisageant également un marquage supplémentaire facultatif de la pression de gonflage d'essai pour le code de service supplémentaire, tout en introduisant le marquage de la pression de gonflage d'essai conformément au RTM ONU n° 16.

---