ACTES ADOPTÉS PAR DES INSTANCES CRÉÉES PAR DES ACCORDS INTERNATIONAUX

Seuls les textes originaux de la CEE (ONU) ont un effet légal en vertu du droit public international. Le statut et la date d'entrée en vigueur du présent règlement sont à vérifier dans la dernière version du document de statut TRANS/WP.29/343 de la CEE (ONU), disponible à l'adresse suivante: http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocstts.html

Règlement ONU nº 142 — Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des voitures particulières en ce qui concerne le montage des pneumatiques [2021/1366]

Comprenant tout le texte valide jusqu'à:

Série 01 d'amendements — Date d'entrée en vigueur: 30 septembre 2021

Le présent document est communiqué uniquement à titre d'information. Le texte authentique, juridiquement contraignant, est celui du document ECE/TRANS/WP.29/2021/11.

TABLE DES MATIÈRES

RÈGLEMENT

1. Champ d'application
2. Définitions
3. Demande d'homologation
4. Homologation
5. Spécifications
6. Modification du type de véhicule et extension de l'homologation
7. Conformité de la production
8. Sanctions pour non-conformité de la production
9. Arrêt définitif de la production
10. Dispositions transitoires
11. Noms et adresses des services techniques chargés des essais d'homologation et des autorités d'homologation de type

ANNEXES

1. Fiche de renseignements
2. Communication
3. Exemples de marques d'homologation

1. CHAMP D'APPLICATION

Le présent Règlement s'applique à l'homologation des véhicules des catégories M, N et O ([1]) en ce qui concerne le montage de leurs pneumatiques.

Il ne s'applique pas aux véhicules dont les conditions d'utilisation ne sont pas compatibles avec les caractéristiques des pneumatiques de classe C1, C2 ou C3 et à l'homologation des 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 sont utilisés dans ce mode; et/ou

c) De pneumatiques de mobilité prolongée lorsqu'ils sont utilisés à l'état dégonflé; et/ou

d) 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 et la désignation de leurs dimensions minimales et maximales, les dimensions et le déport des roues admis au montage, la vitesse et la capacité de charge maximales admises, et les caractéristiques des passages de roue;

2.2. Les pneumatiques sont classés comme suit:

a) Pneumatiques de la classe C1 – Pneumatiques conformes au Règlement ONU n° 30;

b) Pneumatiques de la classe C2 – Pneumatiques conformes au Règlement ONU n° 54 et 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";

c) Pneumatiques de la classe C3 – Pneumatiques conformes au Règlement ONU n° 54 et portant:

i) Un indice de capacité de charge en montage simple supérieur ou égal à 122; ou

ii) Un indice de capacité de charge en montage simple inférieur ou égal à 121 ainsi qu'un symbole de catégorie de vitesse inférieur ou égal à "M".

2.2.1. «*Type de pneumatique*», une gamme de pneumatiques ne présentant pas entre eux de différences en ce qui concerne des éléments essentiels tels que:

a) La classe de pneumatiques: C1, C2 ou C3, comme définie dans le Règlement ONU n° 30; et

b) Dans le cas des pneumatiques de la classe C1, les caractéristiques d'un type de pneumatiques définies dans le Règlement ONU n° 30;

c) Dans le cas des pneumatiques de la classe C2 ou C3, les caractéristiques d'un type de pneumatiques définies dans le Règlement ONU n° 54;

2.3. «*Désignation de la dimension d'un pneumatique*», la désignation de la dimension d'un pneumatique, telle que définie dans le Règlement ONU n° 30 pour les pneumatiques de la classe C1 et dans le Règlement ONU 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;

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;

([1]) Telles que définies dans la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3) (ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6, par. 2). www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html

2.7.1. «*Pneumatique pour conditions d'enneigement extrêmes*», un pneumatique dont les sculptures, la composition de la bande de roulement ou la structure sont spécifiquement conçues pour être utilisées dans des conditions d'enneigement extrêmes et qui satisfait aux prescriptions du Règlement ONU n° 117.

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 assurer initialement et maintenir la motricité et le guidage du véhicule en tout-terrain;

2.9. «*Pneumatique pour roulage à plat*», un pneumatique tel que défini dans le Règlement ONU n° 30;

2.10. «*Pneumatique de mobilité prolongée*», un pneumatique tel que défini dans le Règlement ONU n° 30.

2.11. «*Pneumatique de secours à usage temporaire*», un pneumatique différant 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;

2.12. «*Roue*», une roue complète constituée d'une jante et d'un voile de roue;

2.13. «*Roue de secours à usage temporaire*», une roue différant des roues normales du type de véhicule concerné, et prévue uniquement pour un usage temporaire dans des conditions de conduite restreintes;

2.14. «*Équipement*», un ensemble constitué d'une roue et d'un pneumatique;

2.15. «*Équipement normal*», un équipement pouvant être monté sur un véhicule pour un fonctionnement normal;

2.16. «*Équipement de secours*», un équipement destiné à remplacer un équipement normal en cas de défaillance de ce dernier et qui peut appartenir à l'une des deux catégories ci-après:

2.17. «*Équipement de secours standard*», un ensemble constitué d'une roue et d'un pneumatique identique par ses dimensions, son déport et sa structure à celui monté sur le même essieu de la variante ou de la version particulière du véhicule concerné pour un fonctionnement normal. Il est admis toutefois que le matériau de la roue soit différent, ou que les écrous ou boulons servant à fixer la roue soient d'un autre modèle;

2.18. «*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 tel que défini dans le Règlement ONU n° 64;

2.19. «*Symbole de catégorie de vitesse*», un symbole tel que défini dans le Règlement ONU n° 30 pour les pneumatiques de la classe C1 et dans le Règlement ONU n° 54 pour ceux de la classe C2;

2.20. «*Indice de capacité de charge*», un chiffre correspondant à la limite de charge maximale du pneumatique selon la définition du Règlement ONU n° 30 pour les pneumatiques de la classe C1 et du Règlement ONU n° 54 pour ceux de la classe C2;

2.21. «*Limite de charge maximale*», la masse maximale que peut porter un pneumatique lorsqu'il est utilisé conformément aux prescriptions d'utilisation fixées 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 ledit 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 de la section 5 ci-après, l'homologation pour ce type de véhicule est accordée.

4.2. Chaque type homologué reçoit 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 (actuellement 01 pour le Règlement tel que modifié par la série 01 d'amendements). Une même Partie contractante ne peut attribuer ce numéro à un autre type de véhicule en ce qui concerne le montage de ses pneumatiques.

4.3. L'homologation ou le refus d'homologation d'un type de véhicule en application du présent Règlement est communiqué aux Parties à l'Accord qui appliquent ledit 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 ne doivent pas dépasser le format A4 (210 x 297 mm) ou doivent être pliés à ce format, et doivent être à l'échelle appropriée.

4.4. Sur tout véhicule conforme à un type de véhicule homologué en application du présent Règlement, il est 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'homologation ([2]);

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 ci-dessus.

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 ci-dessus 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 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 ci-dessus.

4.6. La marque d'homologation doit être nettement lisible et indélébile.

4.7. La marque d'homologation doit être placée au voisinage de la plaque du constructeur donnant les caractéristiques du véhicule, ou sur cette plaque.

4.8. On trouvera à l'annexe 3 du présent Règlement un exemple de marque d'homologation.

5. SPÉCIFICATIONS

5.1. Prescriptions générales

5.1.1. Sous réserve des dispositions du paragraphe 5.2.4.4, tout pneumatique monté sur un véhicule, y compris, le cas échéant, tout pneumatique de secours, doit satisfaire aux prescriptions du présent Règlement.

([2]) La liste des numéros distinctifs des Parties contractantes à l'Accord de 1958 est reproduite à l'annexe 3 de la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3), document ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6 – www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html

5.1.2. Tout pneumatique monté sur un véhicule, y compris, le cas échéant, tout pneumatique de secours, doit satisfaire aux prescriptions techniques et respecter les dispositions transitoires des Règlements ONU n^{os} 30, 54 et 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 se trouve la roue doit lui permettre de tourner totalement librement 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 de l'ONU.

5.2.1.4. Le service technique et/ou les autorités d'homologation de type peuvent décider d'une autre procédure pour les essais (par exemple des essais virtuels) destinés à 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, celui de l'équipement de secours standard), telle que 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 que 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 que 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 que déclarée par le constructeur du véhicule;

5.2.2.1.4. Dans le cas d'essieux équipés de pneumatiques de la classe C2 ou C3 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 que 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 dans le Règlement ONU n^{o} 30;

5.2.2.2.2. Dans le cas de pneumatiques de la classe C2 ou C3, est pris en compte le tableau de variation des charges en fonction de la vitesse visé dans le Règlement ONU n^{o} 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 d'utilisation du véhicule, ou par tout autre moyen présent sur le véhicule, les informations nécessaires sur des pneumatiques de rechange adéquats disposant d'une capacité de charge appropriée

5.2.3. Catégorie 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 limite de charge maximale déterminée dans le Règlement ONU n° 30.

5.2.3.1.2. En ce qui concerne les pneumatiques de la classe C2 ou C3, 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 dans le Règlement ONU 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 pour conditions d'enneigement extrêmes (c'est-à-dire portant le symbole alpin (3 pics et flocon de neige)), auquel cas le symbole de catégorie de vitesse du pneumatique neige pour conditions d'enneigement extrêmes 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, cependant, la vitesse maximale nominale du véhicule est supérieure à la vitesse correspondant au symbole de catégorie de vitesse le plus bas des pneumatiques neige pour conditions d'enneigement extrêmes montés sur le véhicule, une étiquette de mise en garde indiquant la valeur la plus basse de la capacité de vitesse maximale des pneumatiques neige pour conditions d'enneigement extrêmes montés sur le véhicule doit être apposée à l'intérieur du véhicule à un endroit bien visible, de manière que le conducteur puisse la voir facilement et en permanence. Les autres pneumatiques dotés de dispositifs antidérapants amovibles améliorés (c'est-à-dire portant le symbole M+S, mais pas le symbole alpin (3 pics et flocon de neige) doivent être conformes aux prescriptions énoncées aux paragraphes 5.2.3.1.1 et 5.2.3.1.2 du présent Règlement.

5.2.3.2.3. Dans le cas de véhicules équipés de pneumatiques à usage spécial. Si, cependant, 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 indiquant la valeur la plus basse de la capacité de vitesse maximale des pneumatiques à usage spécial montés sur le véhicule doit être apposée à l'intérieur du véhicule à un endroit bien visible, de manière que le conducteur puisse la voir facilement et en permanence.

5.2.3.2.4. Dans le cas de véhicules des catégories M_2, M_3, N_2 ou N_3 équipés d'un dispositif de limitation de vitesse homologué conformément au Règlement ONU n° 89 auquel cas le symbole de catégorie de vitesse des pneumatiques doit 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 indiquant la valeur la plus basse de la capacité de vitesse maximale des pneumatiques doit être apposée à l'intérieur du véhicule à un endroit bien visible, de manière que le conducteur puisse la voir facilement et en permanence.

5.2.3.2.5. Dans le cas de véhicules des catégories M1 ou N1 équipés d'un système embarqué assurant une fonction de limitation de vitesse, auquel cas le symbole de catégorie de vitesse des pneumatiques doit 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 indiquant la valeur la plus basse de la capacité de vitesse maximale des pneumatiques doit être apposée à l'intérieur du véhicule à un endroit bien visible, de manière que le conducteur puisse la voir facilement et en permanence.

5.2.3.3. Le constructeur doit communiquer dans le manuel d'utilisation du véhicule, ou par tout autre moyen présent sur le véhicule, les informations nécessaires concernant des pneumatiques de rechange adéquats disposant d'une capacité de charge appropriée.

5.2.4. Cas particuliers

5.2.4.1. Dans le cas de véhicules des catégories M_1 et N_1 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, dépassement qui ne peut excéder 15 %. Le manuel d'utilisation du véhicule ou les autres moyens de communication visés au paragraphe 5.2.3.3 doivent contenir 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 le cas des remorques des catégories O_1 et O_2, ayant une vitesse maximale nominale inférieure ou égale à 100 km/h et équipées de pneumatiques de classe C1 en montage simple, la limite de charge maximale de chaque pneumatique doit être au moins égale à 0,45 fois la masse maximale par essieu techniquement admissible pour l'essieu le plus chargé, telle que déclarée par le constructeur de la remorque. Pour les pneumatiques en montage jumelé, ce facteur doit être au moins égal à 0,24. Dans ces cas, une étiquette de mise en garde indiquant la capacité de vitesse maximale du véhicule doit être apposée de manière permanente et durable à proximité du dispositif d'attelage avant de la remorque.

5.2.4.3. Dans le cas de certains véhicules spéciaux, énumérés ci-dessous, qui sont équipés de pneumatiques de la classe C2 ou C3, le tableau de variation des charges en fonction de la vitesse visé au paragraphe 5.2.2.2.2 ne s'applique pas. La limite de charge maximale du pneumatique à comparer à la charge maximale techniquement admissible par essieu (voir les paragraphes 5.2.2.1.2 à 5.2.2.1.4) doit alors être déterminée en multipliant la charge correspondant à l'indice de capacité de charge par un coefficient approprié, qui dépendra du type de véhicule et de son utilisation, plutôt que de sa vitesse maximale nominale, et les prescriptions des paragraphes 5.2.3.1.1 et 5.2.3.1.2 du présent Règlement ne s'appliquent pas.

Les coefficients appropriés sont les suivants:

5.2.4.3.1. 1,15 dans le cas d'un véhicule de la classe I ou de la classe A (M_2 ou M_3), conformément au Règlement ONU n° 107.

5.2.4.3.2. 1,10 dans le cas des véhicules de la catégorie N spécifiquement conçus pour être utilisés sur de courtes distances en milieu urbain et périurbain, tels que les balayeuses et les véhicules de ramassage des ordures, pour autant que la vitesse maximale nominale du véhicule ne dépasse pas 60 km/h.

5.2.4.4. Dans des cas exceptionnels, où un véhicule est conçu pour des conditions d'utilisation incompatibles avec les caractéristiques des pneumatiques des classes C1, C2 ou C3 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:

5.2.4.4.1. Les pneumatiques sont homologués conformément au Règlement ONU n° 75 ou au Règlement ONU n° 106; et

5.2.4.4.2. L'autorité d'homologation de type et le service technique jugent que les pneumatiques montés sont appropriés aux conditions d'utilisation 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, celui-ci doit être l'un des équipements suivants:

5.2.5.1.1. Un équipement de secours standard, de la même taille que les pneumatiques effectivement montés sur le véhicule.

Si le véhicule est équipé de pneumatiques de différentes tailles, la taille du pneumatique de l'équipement de secours standard doit correspondre à l'une de ces tailles. Cela doit être clairement indiqué dans le manuel d'utilisation du véhicule, ou par tout autre moyen de communication présent dans le véhicule.

5.2.5.1.2. Un équipement de secours à usage temporaire adapté au véhicule. Toutefois, les véhicules ne faisant pas partie des catégories M_1, N_1, M_2, M_3 (masse maximale en charge inférieure ou égale à 7 500 kg) ou N_2 (masse maximale en charge inférieure ou égale à 7 500 kg) ne doivent pas être équipés d'un équipement de secours à usage temporaire.

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 du Règlement ONU n° 64 en ce qui concerne les prescriptions relatives aux véhicules munis d'équipements de secours à usage temporaire et de pneumatiques pour roulage à plat.

Si des précautions particulières doivent être prises pour le montage d'un équipement de secours à usage temporaire sur le véhicule (c'est-à-dire que l'équipement de secours à usage temporaire doit seulement être monté sur l'essieu avant et donc qu'un équipement avant standard doit d'abord être monté sur l'essieu arrière pour corriger la défectuosité d'un équipement arrière standard) cela doit être clairement indiqué dans le manuel d'utilisation du véhicule ou par tout autre moyen de communication situé sur le véhicule, et la conformité avec les points pertinents du paragraphe 5.2.1.3 du présent Règlement doit être vérifiée.

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 d'homologation de type ayant délivré l'homologation correspondante. Celle-ci peut alors:

a) Décider, en consultation avec le constructeur, qu'il convient de délivrer 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 caractéristiques consignées 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 est considérée comme une révision.

En pareil cas, l'autorité d'homologation publie 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 actualisée du dossier d'information de l'annexe 1, accompagnée d'une description détaillée de la modification, est réputée satisfaire à cette condition.

6.1.2. Extension

La modification est considérée comme une extension si, outre les modifications apportées aux caractéristiques consignées dans le dossier d'information de l'annexe 1:

a) D'autres contrôles ou essais sont nécessaires; ou

b) Une 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 l'entrée en vigueur de celle-ci.

6.2. La confirmation ou le refus de l'homologation, avec l'indication des modifications, est notifié 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 que soit indiquée la date de la révision ou de l'extension la plus récente.

6.3. L'autorité d'homologation 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 celles qui sont définies à l'article 2 et à l'annexe 1 de l'Accord (E/ECE/TRANS/505/Rev.3), et satisfaire aux prescriptions suivantes:

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 ci-dessus;

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 est 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 en avise 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, en avisera 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. DISPOSITIONS TRANSITOIRES

10.1. À compter de la date officielle d'entrée en vigueur de la série 01 d'amendements, aucune Partie contractante appliquant le présent Règlement ne pourra refuser d'accorder ou d'accepter une homologation de type en vertu dudit Règlement tel que modifié par la série 01 d'amendements.

10.2. À compter du 6 juillet 2022, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne seront plus tenues d'accepter les homologations de type établies conformément aux précédentes séries d'amendements, délivrées pour la première fois après le 6 juillet 2022.

10.3. Jusqu'au 6 juillet 2022, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement seront tenues d'accepter les homologations de type établies conformément aux précédentes séries d'amendements, délivrées pour la première fois avant le 6 juillet 2022.

10.4. À compter du 6 juillet 2022, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne seront plus tenues d'accepter les homologations de type délivrées en vertu des précédentes séries d'amendements audit Règlement.

10.5. Nonobstant les dispositions transitoires énoncées ci-dessus, les Parties contractantes qui commenceront à appliquer le présent Règlement après la date d'entrée en vigueur de la série d'amendements la plus récente ne seront pas tenues de reconnaître les homologations de type délivrées au titre de l'une quelconque des précédentes séries d'amendements audit Règlement, leur seule obligation étant de reconnaître les homologations de type délivrées au titre de la série 01 d'amendements.

10.6. Nonobstant les dispositions du paragraphe 10.4, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement continueront de reconnaître les homologations de type délivrées au titre des précédentes séries d'amendements audit Règlement pour les véhicules ou les systèmes pour véhicules non concernés par les modifications apportées par la série 01 d'amendements.

10.7. Les Parties contractantes appliquant le présent Règlement pourront accorder des homologations de type en vertu de l'une quelconque des précédentes séries d'amendements audit Règlement ([3]).

10.8. Les Parties contractantes appliquant le présent Règlement continueront d'accorder des extensions pour les homologations établies conformément à l'une quelconque des précédentes séries d'amendements audit Règlement[3].

11. NOMS ET ADRESSES DES SERVICES TECHNIQUES CHARGÉS DES ESSAIS D'HOMOLOGATION ET DES AUTORITÉS 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 ceux des autorités 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.

([3]) Note du secrétariat: la formulation a été modifiée conformément à la décision que le WP.29 a prise à sa session de novembre 2020 (ECE/TRANS/WP.29/1155, par. 92 et 93, et document informel WP.29-182-11).

ANNEXE 1

[Format maximal: A4 (210 mm × 297 mm)]

Fiche de renseignements

conformément au Règlement ONU 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 véhicule ([1]): .....

1.3.1. Emplacement du marquage: .....

1.4. Catégorie du véhicule ([2]):.....

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 ([3]) ([4])

3.1. Voie et largeur des essieux

3.1.1. Voie de chaque essieu directeur ([5]):.....

3.1.2. Voie de tous les autres essieux ([5]): .....

([1]) 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 renseignements, il importe de les indiquer dans la documentation au moyen du symbole "?" (par exemple ABC??123??).

([2]) Telle que définie dans la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3), document ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6, par.2 – www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html

([3]) Pour un modèle comportant une version avec une cabine normale et une version avec couchette, donner les dimensions et masses dans les deux cas.

([4]) Norme ISO 612:1978 – Véhicules routiers – Dimensions des automobiles et véhicules tractés – Dénominations et définitions.

([5]) Norme ISO 612:1978, terme n° 6.5.

3.1.3. Largeur de l'essieu arrière le plus large: .....

3.1.4. Largeur de l'essieu avant (mesurée entre les extrémités des pneumatiques, sans tenir compte de leur renflement à proximité du sol): .....

3.2. Masse en charge maximale techniquement admissible déclarée par le constructeur ([6]) ([7]): .....

3.3. Masse maximale techniquement admissible sur chaque essieu: .....

3.4. Le véhicule est/n'est pas ([8]) apte au remorquage de charges

3.5. Vitesse maximale nominale du véhicule (en km/h) ([9]): .....

4. Suspension

4.1. Pneumatiques et roues

4.1.1 Combinaison(s) pneumatique/roue ([10])

a) Pour les pneumatiques, indiquer:

☐ La classe des pneumatiques (C1/ C2/ C3) ([8])

☐ La désignation de la ou des dimension(s): .....

☐ L'indice de capacité de charge ([7]): .....

☐ Le symbole de catégorie de vitesse ([7]): .....

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), en fonction de la charge du véhicule: .....

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 admises sur le 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): .....

([6]) 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.

([7]) Indiquer les valeurs maximale et minimale pour chaque variante.

([8]) Biffer la mention inutile.

([9]) 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.

([10]) 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.

5. Carrosserie

5.1. Passages de roue

5.1.1. Description succincte des passages de roue du véhicule: .....

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 maximal: A4 (210 × 297 mm)]



Émanant de: Nom de l'administration

.....

.....

concernant (2): 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 véhicule (3): .....

3.1. Emplacement de ce marquage: .....

4. Catégorie du véhicule (4): .....

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 ci-dessous

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

(2) Biffer les mentions inutiles.

(3) 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??).

(4) Telles que définies dans la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3) (ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6, par. 2). www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html

2. Service technique chargé des essais: .....

3. Date du procès-verbal d'essai: .....

4. Numéro du procès-verbal d'essai: .....

5. Observations (le cas échéant): voir l'additif

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 (C1/ C2/ C3)[2]/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 (C1/ C2/ C3)[2]/roue (y compris dimension du pneumatique, dimension de la jante et déport de la roue) à utiliser avec le ou les dispositifs antidérapants amovibles: .....

2. Véhicule de catégorie M_1 apte/non apte[2] au remorquage de charges et pour lequel la limite de charge des pneumatiques arrière est dépassée de … %.

3. Véhicule homologué/non homologué[2] conformément au Règlement ONU n° 64 et/ou n° 141[2] en ce qui concerne son équipement de secours à usage temporaire de type 1/2/3/4/5[2].

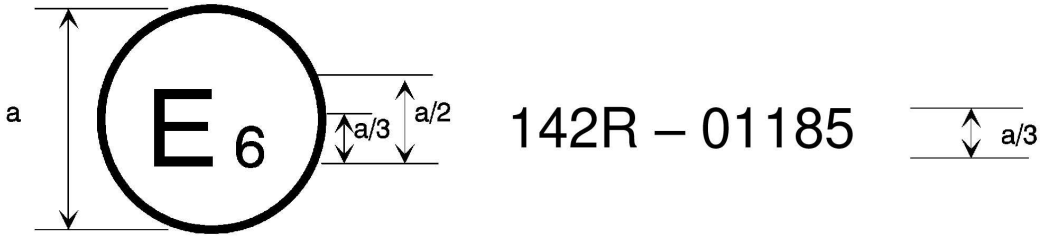
4. Véhicule homologué/non homologué[2] conformément au Règlement ONU n° 64 et/ou n° 141[2] en ce qui concerne son système de contrôle de la pression des pneumatiques (TPMS).

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 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 ONU n° 142. Les deux premiers chiffres du numéro d'homologation indiquent que l'homologation a été délivrée conformément aux prescriptions du Règlement n° 142 tel que modifié par la série 01 d'amendements.