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: https://unece.org/status-1958-agreement-and-annexed-regulations

Règlement ONU nº 172 — Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des pneumatiques rechapés en ce qui concerne l'adhérence sur neige et le classement dans la catégorie des pneumatiques traction [2026/301]

Comprenant tout le texte valide jusqu'à:

Complément 1 à la version originale du règlement — Date d'entrée en vigueur: 11 janvier 2026

Le présent document est communiqué uniquement à titre d'information. Le texte authentique, juridiquement contraignant, est celui des documents suivants:

ECE/TRANS/WP.29/2024/75

ECE/TRANS/WP.29/2025/78 (tel que modifié par le paragraphe 72 du rapport ECE/TRANS/WP.29/1186)

TABLE DES MATIÈRES

Règlement

1. Champ d'application

2. Définitions

3. Inscriptions

4. Demande d'homologation

5. Homologation

6. Spécifications

7. Modifications et extension de l'homologation

8. Conformité de la production

9. Sanctions pour non-conformité de la production

10. Arrêt définitif de la production

11. Noms et adresses des services techniques chargés des essais d'homologation, des laboratoires d'essai et des autorités d'homologation de type

Annexes

1 Communication

Appendice 1 — Fiche de renseignements techniques: pneumatiques rechapés fabriqués au moyen d'une bande de roulement prévulcanisée

Appendice 2 — Fiche de renseignements techniques: pneumatiques rechapés fabriqués au moyen d'un procédé de rechapage à chaud

2 Exemples de marques d'homologation

Appendice 1 — Exemples de marques d'homologation propres au Règlement ONU nº 172

Appendice 2 — Homologation au titre du Règlement ONU nº 172, ainsi que des Règlements ONU nos 108 ou 109

Appendice 3 — Combinaisons d'inscriptions relatives à des homologations au titre des Règlements ONU nos 108 ou 109 et 172

1. Champ d'application

Le présent Règlement s'applique aux pneumatiques rechapés ([1]) ([2]) des classes C1, C2 et C3 fabriqués au moyen d'une bande de roulement prévulcanisée ou d'un procédé de rechapage à chaud en ce qui concerne l'adhérence sur neige et, pour les pneumatiques des classes C2 et C3, le classement dans la catégorie des pneumatiques traction.

Cependant, il ne s'applique pas aux pneumatiques suivants s'ils sont rechapés au moyen d'une bande de roulement prévulcanisée ou d'un procédé de rechapage à chaud:

1.1.1. Aux pneumatiques de la catégorie d'utilisation «temporaire», au sens du Règlement ONU n° 108, pour les pneumatiques de la classe C1;

1.1.2. Aux pneumatiques dont le code du diamètre nominal de la jante est inférieur ou égal à 10 (soit 254 mm) ou égal ou supérieur à 25 (soit 635 mm);

1.1.3. Aux pneumatiques conçus pour la compétition;

1.1.4. Aux pneumatiques destinés à être montés sur les véhicules routiers des catégories autres que M, N et O ([3]);

1.1.5. Aux pneumatiques dont l'indice de vitesse nominal correspond à une vitesse inférieure à 80 km/h (code de vitesse F);

1.1.6. Aux pneumatiques tout-terrain professionnels;

1.1.7. Aux pneumatiques équipés de dispositifs complémentaires servant à améliorer leurs propriétés de traction (par exemple les pneumatiques à crampons).

2. Définitions

Au sens du présent Règlement, outre les définitions figurant dans les Règlements ONU n^{os} 108 et 109 et, en ce qui concerne l'adhérence sur neige et le classement dans la catégorie des pneumatiques traction, dans le Règlement ONU n° 117, on entend par:

2.1. «*Type de pneumatique rechapé*», des pneumatiques rechapés qui ne diffèrent pas entre eux sur des éléments essentiels tels que:

a) Le fournisseur de la bande de roulement utilisée pour le procédé de rechapage;

b) La classe du pneumatique;

c) La structure du pneumatique;

d) La catégorie d'utilisation (normal, neige ou spécial);

e) Pour un pneumatique neige, le fait qu'il soit conçu pour une utilisation dans des conditions d'enneigement extrêmes ou non;

f) Pour les pneumatiques de la classe C2 ou C3, le fait qu'il s'agisse d'un pneumatique traction ou non;

g) Les sculptures de la bande de roulement (voir le paragraphe 4.2.1 du présent Règlement);

2.2. «*Fournisseur de la bande de roulement utilisée pour le procédé de rechapage*», la personne ou l'organisme responsable devant l'autorité d'homologation de type de tous les aspects de l'homologation de type au titre du présent Règlement ainsi que du respect de la conformité de la production;

2.3. «*Bande de roulement utilisée pour le procédé de rechapage*», une bande de roulement prévulcanisée ou, dans le cas d'un procédé de rechapage à chaud, les spécifications des caractéristiques principales de la bande de roulement;

2.4. «*Gamme de pneumatiques rechapés*», la gamme de pneumatiques rechapés indiquée au paragraphe 2 de l'appendice 1 ou de l'appendice 2 de l'annexe 1 du présent Règlement;

2.5. «*Rechapeur*», la personne ou l'organisme responsable devant l'autorité d'homologation de type de tous les aspects de l'homologation de type au titre des Règlements ONU n^{os} 108 ou 109;

([1]) Note sans objet en français.
([2]) Par pneumatiques rechapés, on entend des pneumatiques remis en état au moyen d'un procédé de rechapage.
([3]) Selon les définitions figurant dans la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3).

2.6. «*Fabricant de pneumatiques*», la personne ou l'organisme responsable, devant l'autorité ayant accordé l'homologation de type d'origine des pneumatiques neufs au titre du Règlement applicable, de ladite homologation ainsi que du respect de la conformité de la production des pneumatiques neufs ([4]);

2.7. «*Nom de marque/marque de fabrique*», le nom de marque ou la marque de fabrique définis par le fournisseur de la bande de roulement utilisée pour le procédé de rechapage;

2.8. «*Désignation commerciale/nom commercial*», la désignation de la bande de roulement utilisée pour le procédé de rechapage, attribuée par le fournisseur. Elle peut concorder avec le nom de marque ou la marque de fabrique;

2.9. Catégorie d'utilisation:

2.9.1. «*Pneumatique normal*», un pneumatique destiné uniquement à une utilisation routière normale;

2.9.2. «*Pneumatique neige*», un pneumatique dont les principales caractéristiques, y compris les sculptures, visent avant tout à obtenir, dans la boue ou sur la neige, un comportement meilleur que celui d'un pneumatique normal en ce qui concerne la capacité de démarrage et de contrôle du véhicule;

2.9.3. «*Pneumatique spécial*», un pneumatique conçu pour une utilisation aussi bien routière que non routière ainsi que pour d'autres utilisations spéciales. Ces pneumatiques sont principalement conçus pour assurer initialement et maintenir la motricité et le guidage du véhicule en tout-terrain;

2.10. «*Pneumatique pour conditions d'enneigement extrêmes*», un pneumatique neige ou un pneumatique spécial dont les sculptures, la composition de la bande de roulement ou la structure sont essentiellement conçues pour une utilisation dans des conditions d'enneigement extrêmes et qui satisfait aux prescriptions du paragraphe 6.1 du présent Règlement;

2.11. «*Pneumatique traction*», un pneumatique de la classe C2 ou C3 portant l'inscription «TRACTION» et destiné à être monté principalement sur le ou les essieux moteurs d'un véhicule pour maximiser la force de traction dans diverses conditions et qui satisfait aux prescriptions du paragraphe 6.2 du présent Règlement;

2.12. «*Pneumatique tout-terrain professionnel*», un pneumatique spécial principalement conçu pour une utilisation en conditions tout-terrain difficiles;

2.13. «*Classe de pneumatique*», l'un des groupements suivants:

2.13.1. *Pneumatiques de la classe C1*: pneumatiques neufs conformes au Règlement ONU n° 30 ou pneumatiques rechapés fabriqués conformément au Règlement ONU n° 108, selon le cas;

2.13.2. *Pneumatiques de la classe C2*: pneumatiques neufs conformes au Règlement ONU n° 54 ou pneumatiques rechapés fabriqués conformément au Règlement ONU n° 109, selon le cas, et portant un indice de capacité de charge en montage simple inférieur ou égal à 121 ainsi qu'un indice de vitesse égal ou supérieur à «N»;

2.13.3. *Pneumatiques de la classe C3*: pneumatiques neufs conformes au Règlement ONU n° 54 ou pneumatiques rechapés fabriqués conformément au Règlement ONU n° 109, selon le cas, et portant:

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

b) Un indice de capacité de charge en montage simple inférieur ou égal à 121 et un indice de vitesse inférieur ou égal à «M»;

2.14. «*Profondeur de sculpture*», la profondeur des rainures principales;

([4]) Dans le présent Règlement, l'homologation de type délivrée au titre du Règlement ONU n° 117 peut servir de référence pour l'évaluation de la performance dans le cas des pneumatiques visés au paragraphe 8.2.2.

2.15. «*Rainures principales*», les larges rainures circulaires situées au centre de la bande de roulement du pneumatique, à la base desquelles sont placés les indicateurs d'usure, dans le cas des pneumatiques pour voitures particulières et utilitaires légers (commerciaux);

2.16. «*Rapport rainures/parties pleines*», le rapport entre l'aire des vides dans une surface de référence et l'aire de cette surface calculée d'après les plans du moule.

3. Inscriptions

3.1. Les pneumatiques rechapés visés par le présent Règlement doivent porter sur les deux flancs, dans le cas des pneumatiques symétriques, et au moins sur le flanc extérieur, dans le cas des pneumatiques asymétriques:

3.1.1. Le «symbole alpin» (3 pics avec flocon de neige) décrit à l'appendice 1 de l'annexe 7 du Règlement ONU n° 117 et, s'il s'agit d'un pneumatique classé comme pneumatique pour conditions d'enneigement extrêmes, l'inscription «M +S», «MS», «M.S.» ou «M & S»;

3.1.1.1. En outre, si une bande de roulement prévulcanisée est utilisée pour le procédé de rechapage, l'inscription «M+S», «MS», «M.S.» ou «M & S» et le «symbole alpin» peuvent figurer sur l'épaule de la bande de roulement aux dimensions minimales suivantes:

a) Inscription «M+S», «MS», «M.S.» ou «M & S»: au minimum 4 mm en hauteur;

b) «Symbole alpin»: 10 mm à la base et 10 mm en hauteur;

3.1.2. L'inscription «TRACTION», de 4 mm en hauteur au minimum, si le pneumatique est classé dans la catégorie des pneumatiques traction;

3.1.2.1. En outre, si une bande de roulement prévulcanisée est utilisée pour le procédé de rechapage, l'inscription «TRACTION» peut figurer sur l'épaule de la bande de roulement avec une hauteur de 4 mm au minimum.

3.2. Les inscriptions mentionnées au paragraphe 3.1 doivent être nettement lisibles. Elles doivent apparaître en saillie ou en creux par rapport à la surface du pneumatique ou être apposées à l'aide d'un marquage permanent sur la surface du pneumatique.

3.3. Dans le cas d'un type de pneumatique rechapé fabriqué au moyen d'une bande de roulement prévulcanisée, la marque d'homologation représentée à l'annexe 2 du présent Règlement peut prendre la forme soit d'une étiquette collée sur l'emballage de la bande de roulement prévulcanisée soit d'une inscription sur l'épaule de la bande de roulement, de sorte que, sur les pneumatiques rechapés homologués au titre du présent Règlement, la marque d'homologation soit apposée conformément au paragraphe 3.4.1 du Règlement ONU n° 108 ou du Règlement ONU n° 109.

3.3.1. Si la marque d'homologation représentée à l'annexe 2 du Règlement est apposée sur l'épaule de la bande de roulement, la hauteur (dimension «a») doit être de 8 mm au minimum. À titre facultatif, si la hauteur de l'épaule de la bande de roulement est insuffisante, le cercle à l'intérieur duquel est placée la lettre «E» suivie du numéro distinctif du pays qui a délivré l'homologation peut être supprimé.

3.3.2. Le «symbole alpin» (3 pics avec flocon de neige) et, le cas échéant, l'inscription «M+S», «MS», «M.S.» ou «M & S» doivent également figurer sur l'étiquette autocollante sauf s'ils sont déjà apposés sur l'épaule de la bande de roulement.

3.3.3. L'inscription «TRACTION», le cas échéant, doit également figurer sur l'étiquette autocollante sauf si elle est déjà apposée sur l'épaule de la bande de roulement.

3.4. La marque d'homologation prescrite au paragraphe 5.4 du présent Règlement doit être nettement lisible. Elle doit apparaître en saillie ou en creux par rapport à la surface du pneumatique ou être apposée à l'aide d'un marquage permanent sur la surface du pneumatique.

3.4.1. Avant l'homologation, les pneumatiques doivent comporter un emplacement libre de dimensions suffisantes pour que puisse y être apposée la marque d'homologation visée au paragraphe 5.4 et représentée à l'annexe 2 du présent Règlement.

3.4.2. Après l'homologation, les inscriptions visées au paragraphe 5.4 et représentées à l'annexe 2 du présent Règlement doivent être apposées dans l'espace libre prévu au paragraphe 3.4.1. Cette marque peut n'être apposée que sur un seul des deux flancs.

3.4.3. Si une homologation de type au titre du présent Règlement pour un pneumatique rechapé fabriqué au moyen d'une bande de roulement dont le fournisseur est le rechapeur lui-même est délivrée par l'autorité d'homologation de type ayant accordé à la structure de rechapage l'homologation au titre des Règlements ONU n[os] 108 ou 109, les marques d'homologation peuvent être combinées au moyen du signe «+», indiquant que l'homologation de la structure de rechapage est complétée par une homologation du type de pneumatique au titre du présent Règlement, comme décrit à l'appendice 3 de l'annexe 2 du présent Règlement.

4. Demande d'homologation

4.1. La demande d'homologation d'un type de pneumatique rechapé doit être présentée par le fournisseur de la bande de roulement utilisée pour le procédé de rechapage ou par son représentant dûment accrédité.

4.1.1. Pour l'homologation d'un type de pneumatique rechapé fabriqué au moyen d'une bande de roulement prévulcanisée présentant des sculptures particulières, la demande visée au paragraphe 4.1 doit être établie conformément au modèle de fiche de renseignements techniques figurant dans l'appendice 1 à l'annexe 1 du présent Règlement.

4.1.2. Pour l'homologation d'un type de pneumatique rechapé fabriqué au moyen d'un procédé de rechapage à chaud, la demande visée au paragraphe 4.1 doit être établie conformément au modèle de fiche de renseignements techniques figurant dans l'appendice 2 à l'annexe 1 du présent Règlement.

4.2. La demande d'homologation doit être assortie:

4.2.1. D'informations détaillées sur les principales caractéristiques des sculptures de la bande de roulement en ce qui concerne leurs incidences sur l'adhérence sur neige de la gamme de dimensions de pneumatiques indiquée au paragraphe 2 de l'appendice 1 ou de l'appendice 2 à l'annexe 1 du présent Règlement. Il peut s'agir de descriptions complétées par des croquis ou des photographies. En tout état de cause, les renseignements doivent être suffisants pour permettre à l'autorité d'homologation de type ou au service technique de déterminer si des modifications ultérieures des caractéristiques principales des sculptures de la bande de roulement peuvent avoir une incidence négative sur les performances du pneumatique. Les incidences des modifications mineures des sculptures de la bande de roulement sur les performances du pneumatique devraient être révélées et constatées au moment des contrôles de conformité de la production;

4.3. À la demande de l'autorité d'homologation de type, le demandeur devra présenter des échantillons de pneumatiques pour des essais, ou des copies de procès-verbaux d'essai émanant des services techniques dont les coordonnées auront été communiquées comme indiqué au paragraphe 12 du présent Règlement.

4.4. En ce qui concerne la demande:

4.4.1. Dans le cas d'un pneumatique rechapé non visé au paragraphe 4.4.2, l'essai peut être limité à une dimension représentative du type de pneumatique rechapé fabriqué au moyen d'une bande de roulement prévulcanisée ou d'un procédé de rechapage à chaud, selon le cas, à la discrétion de l'autorité d'homologation de type;

4.4.1.1. Dans le cas d'un pneumatique rechapé fabriqué au moyen d'une bande de roulement prévulcanisée ou d'un procédé de rechapage à chaud, dont la bande de roulement présente les mêmes caractéristiques principales (y compris les mêmes sculptures) dans les deux cas, le fournisseur de la bande de roulement utilisée pour le procédé de rechapage peut demander une homologation au titre du présent Règlement pour un type de pneumatique rechapé fabriqué au moyen des deux méthodes;

4.4.2. Dans le cas d'un pneumatique rechapé fabriqué au moyen d'un procédé de rechapage à chaud ou d'une bande de roulement prévulcanisée qui présente les mêmes caractéristiques principales (y compris les mêmes sculptures) qu'un type de pneumatique neuf homologué au titre du Règlement ONU n° 117 satisfaisant aux prescriptions minimales d'adhérence sur neige dans des conditions d'enneigement extrêmes, le fabricant du pneumatique, en qualité de fournisseur de la bande de roulement utilisée pour le procédé de rechapage, doit fournir à l'autorité d'homologation de type qui délivre l'homologation au titre du présent Règlement une copie de la ou des attestations d'homologation au titre du Règlement ONU n° 117.

5. Homologation

5.1. Si la dimension de pneumatique représentative du type de pneumatique rechapé présenté à l'homologation au titre du présent Règlement satisfait aux prescriptions du paragraphe 6 ci-après, l'homologation est accordée pour ce type de pneumatique.

5.2. Conformément aux dispositions de l'annexe 4 de la Révision 3 de l'Accord de 1958, un numéro d'homologation doit être attribué à chaque type de pneumatique rechapé. Une même Partie contractante ne peut pas attribuer le même numéro à un autre type de pneumatique rechapé.

5.2.1. Dans le cas d'un pneumatique rechapé fabriqué au moyen d'une bande de roulement dont le fournisseur est le rechapeur lui-même, au lieu d'attribuer le numéro d'homologation de type d'origine au titre du présent Règlement, l'autorité d'homologation de type peut, à la demande du rechapeur, attribuer le numéro d'homologation de type qui avait été précédemment attribué à la structure de rechapage conformément aux Règlements ONU nos 108 ou 109 et y ajouter un numéro d'extension.

5.3. Il convient de communiquer aux Parties contractantes à l'Accord de 1958 appliquant le présent Règlement la délivrance, l'extension ou le refus de l'homologation d'un type de pneumatique rechapé au titre dudit Règlement au moyen d'une fiche conforme au modèle visé à l'annexe 1.

5.3.1. Ainsi qu'il est prévu au paragraphe 5.2.1 ci-dessus, le rechapeur peut soumettre une demande d'extension de l'homologation de type au titre des Règlements ONU nos 108 et 109 s'appliquant à la structure de rechapage. Dans ce cas, une copie des fiches d'homologation de type correspondantes, délivrées par l'autorité d'homologation de type concernée, doit être jointe à la demande d'extension d'homologation. Les extensions d'homologations sont délivrées exclusivement par l'autorité qui a accordé l'homologation d'origine pour la structure de rechapage.

5.3.1.1. Lorsque l'extension d'homologation est accordée et que la fiche de communication (voir l'annexe 1 du présent Règlement) inclut des attestations de conformité aux Règlements ONU nos 108 ou 109, les numéros d'homologation de type correspondants doivent être ajoutés au point 9 de l'annexe 1 (fiche de communication).

5.4. À l'emplacement défini au paragraphe 3.4.2 et conformément aux prescriptions du paragraphe 3.4 ci-dessus, il doit être apposé sur tout pneumatique rechapé conforme au type homologué au titre du présent Règlement une marque d'homologation internationale composée:

5.4.1. D'un cercle, à l'intérieur duquel est placée la lettre «E» suivie du numéro distinctif du pays ayant accordé l'homologation ([5]); et

5.4.2. De la partie du numéro d'homologation figurant au paragraphe 3 de la section 3 de l'annexe 4 de la Révision 3 de l'Accord de 1958, placée à proximité du cercle prescrit au paragraphe 5.4.1 ci-dessus, au-dessus ou au-dessous de la lettre «E» ou à gauche ou à droite de celle-ci.

([5]) Les numéros distinctifs des Parties contractantes à l'Accord de 1958 sont indiqués à l'annexe 3 de la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3).

5.4.3. Dans le cas d'un type de pneumatique rechapé fabriqué au moyen d'une bande de roulement prévulcanisée conformément aux prescriptions du paragraphe 3.3 ci-dessus, la marque d'homologation internationale décrite aux paragraphes 5.4.1 et 5.4.2 qui doit être apposée sur tout pneumatique rechapé conformément aux prescriptions du paragraphe 5.4 est soit imprimée sur l'étiquette autocollante apposée sur chaque emballage de bande de roulement prévulcanisée soit inscrite sur l'épaule de la bande de roulement.

5.5. Si le pneumatique rechapé homologué au titre du présent Règlement est fabriqué par une structure de rechapage homologuée au titre des Règlements ONU n^{os} 108 ou 109 et dont la gamme de pneumatiques homologués dans et par le pays qui a accordé l'homologation au titre du présent Règlement comporte ledit pneumatique rechapé, il n'est pas nécessaire de répéter le symbole prescrit au paragraphe 5.4.1 ci-dessus. Dans ce cas, les numéros et les symboles supplémentaires correspondant aux Règlements ONU n^{os} 108 ou 109 au titre desquels l'homologation a été délivrée par le pays qui a accordé l'homologation au titre du présent Règlement doivent être placés à côté du symbole prescrit au paragraphe 5.4.1 ci-dessus, comme décrit dans l'appendice 2 de l'annexe 2 du présent Règlement.

5.6. On trouvera à l'annexe 2 du présent Règlement des exemples de marques d'homologation.

6. Spécifications

6.1. Adhérence sur neige des pneumatiques rechapés au moyen d'une bande de roulement prévulcanisée ou d'un procédé de rechapage à chaud, soumis à essais conformément à l'annexe 7 du Règlement ONU n^{o} 117 ([6]).

Les pneumatiques rechapés doivent satisfaire à la valeur minimale de l'indice d'adhérence sur neige par rapport au pneumatique d'essai de référence normalisé (SRTT) correspondant, comme suit:

Classe de pneumatique	Indice d'adhérence sur neige (essai de freinage sur neige) ([a])		Indice d'adhérence sur neige (essai de traction sur neige) ([b])	Indice d'adhérence sur neige (essai d'accélération) ([c])
	Réf. = SRTT16C	Réf. = SRTT16C	Réf. = SRTT16	Réf. = SRTT19.5, SRTT22.5, SRTT19.5 lamellisé, SRTT22.5 lamellisé
C1	1,07	Néant	1,10	Néant
C2	Néant	1,02	1,10	Néant
C3	Néant	Néant	Néant	1,25

([a]) Voir le paragraphe 3 de l'annexe 7 du Règlement ONU n^{o} 117.
([b]) Voir le paragraphe 2 de l'annexe 7 du Règlement ONU n^{o} 117.
([c]) Voir le paragraphe 4 de l'annexe 7 du Règlement ONU n^{o} 117.

6.2. Pour être classé dans la catégorie «pneumatique traction», un pneumatique rechapé au moyen d'une bande de roulement prévulcanisée ou d'un procédé de rechapage à chaud doit satisfaire aux conditions ci-dessous.

Sur toute sa circonférence, le pneumatique doit comporter au minimum deux nervures, chacune comprenant un minimum de 30 blocs séparés par des rainures ou des lamelles dont la profondeur minimale doit correspondre à la moitié de la profondeur des sculptures. L'option consistant à soumettre le pneumatique à un essai physique ne sera proposée qu'à un stade ultérieur, à la suite d'un nouvel amendement au Règlement dans lequel il sera fait référence aux méthodes d'essai appropriées et à des valeurs limites.

([6]) Si le procédé de rechapage à chaud et la fabrication de la bande de roulement prévulcanisée produisent la même sculpture, l'essai sur neige peut être effectué avec un pneumatique d'une dimension représentative rechapé au moyen de l'un seulement des deux procédés possibles et le procès-verbal d'essai sur neige peut être utilisé pour les deux cas, sous réserve que les principales caractéristiques techniques de la bande de roulement soient identiques.

6.3. Pour être classé dans la catégorie «pneumatique spécial», un pneumatique doit présenter une bande de roulement dont les sculptures comportent des blocs ([7]) plus gros et plus espacés que sur un pneumatique normal et remplissent les conditions suivantes:

a) Pour les pneumatiques de la classe C1:

i) Une profondeur des sculptures ≥ 9 mm;

ii) Un rapport rainures/parties pleines ≥ 30 %;

b) Pour les pneumatiques de la classe C2:

i) Une profondeur des sculptures ≥ 11 mm;

ii) Un rapport rainures/parties pleines ≥ 35 %;

c) Pour les pneumatiques de la classe C3:

i) Une profondeur des sculptures ≥ 16 mm;

ii) Un rapport rainures/parties pleines ≥ 35 %.

6.4. Pour être classé dans la catégorie des pneumatiques tout-terrain professionnels, un pneumatique à usage spécial doit satisfaire à la prescription supplémentaire suivante:

a) Pour les pneumatiques de la classe C2, la catégorie de vitesse maximale doit correspondre à une vitesse inférieure ou égale à 160 km/h (symbole Q);

b) Pour les pneumatiques de la classe C3, la catégorie de vitesse maximale doit correspondre à une vitesse inférieure ou égale à 110 km/h (symbole K).

7. Modifications et extension de l'homologation

7.1. Toute modification du type de pneumatique rechapé susceptible d'influer sur les caractéristiques de performance homologuées au titre du présent Règlement doit être signalée à l'autorité qui a homologué le type visé. Celle-ci peut alors:

7.1.1. Soit considérer que les modifications apportées ne risquent pas d'avoir de conséquences négatives notables sur les caractéristiques de performance homologuées, et que le pneumatique rechapé fabriqué au moyen d'une bande de roulement prévulcanisée ou d'un procédé de rechapage à chaud continuera de satisfaire aux prescriptions du présent Règlement;

7.1.2. Soit exiger que de nouveaux échantillons soient soumis à essai ou que le service technique compétent lui transmette de nouveaux procès-verbaux d'essais.

7.2. Il convient de communiquer aux Parties à l'Accord appliquant le présent Règlement la confirmation ou le refus de l'homologation suivant la procédure indiquée au paragraphe 5.3 ci-dessus, en spécifiant les modifications introduites.

7.3. L'autorité d'homologation de type ayant délivré l'extension doit lui attribuer un numéro de série, lequel doit figurer sur la fiche de communication.

8. Conformité de la production

Les procédures de contrôle de la conformité de la production doivent correspondre à celles qui sont énoncées à l'annexe 1 de l'Accord (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.3), et satisfaire aux prescriptions suivantes:

8.1. Les pneumatiques rechapés homologués au titre du présent Règlement doivent être fabriqués de façon à être conformes aux caractéristiques de performance du type homologué et à satisfaire aux prescriptions du paragraphe 6 ci-dessus.

([7]) La bande de roulement peut être constituée de pavés, de crampons ou d'autres sculptures saillantes.

8.2. Le détenteur de l'homologation doit s'assurer qu'au moins le nombre ci-après de pneumatiques rechapés, représentatifs de la gamme du type homologué en cours de production, est vérifié et contrôlé selon les prescriptions du présent Règlement:

8.2.1. Dans le cas d'une homologation de type accordée à des pneumatiques rechapés non visés au paragraphe 8.2.2, au moins un pneumatique une fois tous les quatre ans afin de vérifier la conformité de la performance des pneumatiques pour conditions d'enneigement extrêmes satisfaisant aux dispositions du paragraphe 6.1;

8.2.2. Dans le cas d'une homologation de type accordée à des pneumatiques rechapés fabriqués au moyen d'une bande de roulement présentant les mêmes caractéristiques principales (y compris les mêmes sculptures) qu'un type de pneumatique neuf homologué au titre du Règlement ONU n° 117, la conformité aux prescriptions du paragraphe 6 peut être confirmée au moyen d'une attestation de conformité obtenue par le fabricant du nouveau type de pneumatique conformément au paragraphe 8 du Règlement ONU n° 117.

8.3. L'autorité qui a accordé l'homologation de type peut à tout moment vérifier les méthodes de contrôle de la conformité appliquées par le fournisseur de la bande de roulement utilisée pour le procédé de rechapage. En général, les méthodes de contrôle de la conformité doivent tenir compte des volumes de production du type de bande de roulement prévulcanisée ou de pneumatique rechapé fabriqué au moyen d'un procédé de rechapage à chaud dans chaque unité de production. Ces vérifications doivent normalement avoir lieu au moins une fois tous les deux ans.

8.4. Les essais de vérification doivent être effectués sur des échantillons de pneumatiques portant la marque d'homologation prescrite par le présent Règlement, prélevés de façon aléatoire dans la production en série.

L'autorité d'homologation de type doit vérifier elle-même que tous les pneumatiques rechapés d'un type homologué sont conformes aux prescriptions d'homologation.

8.4.1. Les essais de vérification portant sur des pneumatiques homologués conformément au paragraphe 6 du présent Règlement doivent s'effectuer selon la même méthode d'essai (voir l'annexe 7 du Règlement ONU n° 117) que celle appliquée pour l'homologation d'origine, déclarée au point 8 de la fiche de communication.

8.5. La production est réputée satisfaire aux prescriptions du présent Règlement si les valeurs relevées sont conformes aux limites prescrites au paragraphe 6 du présent Règlement.

9. Sanctions pour non-conformité de la production

9.1. L'homologation délivrée pour un type de pneumatique rechapé au titre du présent Règlement peut être retirée si les prescriptions énoncées au paragraphe 8 ci-dessus ne sont pas satisfaites.

9.2. Si une Partie contractante à l'Accord appliquant le présent Règlement retire une homologation qu'elle avait précédemment accordée, elle doit en aviser immédiatement les autres Parties contractantes appliquant ledit Règlement, au moyen d'une copie de la fiche de communication conforme au modèle visé à l'annexe 1 du Règlement.

10. Arrêt définitif de la production

Si le titulaire d'une homologation arrête définitivement la production d'un type de pneumatique rechapé homologué au titre du présent Règlement, il doit en informer l'autorité qui a délivré l'homologation. À réception de cette information, l'autorité concernée doit en informer les autres Parties à l'Accord de 1958 appliquant le présent Règlement au moyen d'une fiche de communication conforme au modèle visé à l'annexe 1 du présent Règlement.

11. Noms et adresses des services techniques chargés des essais d'homologation, des laboratoires d'essai et des autorités d'homologation de type

11.1. Les Parties contractantes à l'Accord de 1958 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, le cas échéant, des laboratoires d'essai agréés, ainsi que ceux des autorités qui délivrent les homologations et auxquelles doivent être envoyées les fiches de communication concernant la délivrance, l'extension, le refus ou le retrait d'une homologation ou l'arrêt définitif de la production établies dans les autres pays.

11.2. Les Parties contractantes à l'Accord de 1958 appliquant le présent Règlement peuvent choisir des laboratoires de fournisseurs de bandes de roulement utilisées pour le procédé de rechapage comme laboratoires d'essai agréés.

11.3. Si une Partie contractante à l'Accord de 1958 applique le paragraphe 11.2 ci-dessus, elle peut, si elle le désire, se faire représenter aux essais par une ou plusieurs personnes de son choix.

12. Dispositions transitoires

12.1. À compter du 1er septembre 2030, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne devront plus délivrer d'homologation de type sur la base d'essais de performances sur la neige réalisés selon la méthode décrite à l'annexe 7 du Règlement ONU no 117 avec comme pneumatique de référence l'un des deux pneumatiques d'essai de référence normalisés équivalents, à savoir SRTT19.5 ou SRTT22.5.

12.2. À compter du 1er septembre 2030, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne seront plus tenues d'accepter les homologations de type délivrées pour la première fois après le 31 août 2030 sur la base d'essais de performances sur la neige réalisés selon la méthode décrite à l'annexe 7 du Règlement ONU no 117 avec comme pneumatique de référence l'un des deux pneumatiques d'essai de référence normalisés équivalents, à savoir SRTT19.5 ou SRTT22.5.

12.3. Nonobstant les dispositions du paragraphe 12.1, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement devront continuer d'accorder des extensions pour les homologations de type de pneumatiques de la classe C3 délivrées pour la première fois avant le 1er septembre 2030 au titre dudit Règlement, qui sont fondées sur des essais de performances sur la neige réalisés selon la méthode décrite à l'annexe 7 du Règlement ONU no 117 avec comme pneumatique de référence l'un des deux pneumatiques d'essai de référence normalisés équivalents, à savoir SRTT19.5 ou SRTT22.5. Si un nouvel essai doit être effectué sur une dimension de pneumatique représentative différente pour une extension à accorder après le 1er septembre 2030, le pneumatique d'essai de référence normalisé SRTT19.5 lamellisé ou SRTT22.5 lamellisé devra être utilisé.

ANNEXE 1

Communication

[format maximal: A4 (210 × 297 mm)]



Émanant de: Nom de l'administration:
……
……
……

Concernant ([2]): Délivrance d'une homologation
Extension d'une homologation
Refus d'une homologation
Retrait d'une homologation
Arrêt définitif de la production

d'un type de pneumatique rechapé en ce qui concerne l'adhérence sur neige et le classement dans la catégorie des pneumatiques traction, au titre du Règlement ONU n° 172.

N° d'homologation:…… N° d'extension: ……

1. Nom et adresse du fournisseur de la bande de roulement: ……

2. Le cas échéant, nom et adresse de la structure de rechapage: ……

3. Le cas échéant, nom et adresse du représentant du fournisseur de la bande de roulement: ……

4. Description résumée figurant dans l'appendice 1[2] ou l'appendice 2[2] à l'annexe 1 au présent Règlement:

4.1. Nom(s) de marque(s)/marque(s) de fabrique ([3]): ……

4.2. Désignation(s) commerciale(s)/nom(s) commercial(aux)[3]: ……

4.3. Classe des pneumatiques: ……

4.4. Structure des pneumatiques: ……

4.5. Catégorie d'utilisation des pneumatiques: ……

4.6. Pneumatiques pour conditions d'enneigement extrêmes: oui/non[2]

4.7. Pneumatiques classés dans la catégorie des pneumatiques traction: oui/non[2]

([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]) Une liste des noms de marques/marques de fabrique ou des désignations commerciales/noms commerciaux peut être jointe en annexe à la présente communication.

4.8. Informations relatives à la gamme de pneumatiques définie au paragraphe 2 de l'appendice 1[2] ou de l'appendice 2[2] à l'annexe 1 du présent Règlement: .....

4.9. Pneumatiques rechapés dont les caractéristiques principales de la bande de roulement sont techniquement identiques à celles d'un pneumatique neuf homologué au titre du Règlement ONU n° 117: oui/non[2]

4.10. Pneumatiques rechapés fabriqués au moyen d'une bande de roulement prévulcanisée ou d'un procédé de rechapage à chaud, dont les caractéristiques principales de la bande de roulement sont techniquement identiques dans les deux cas: oui/non[2]

5. Service technique et, le cas échéant, laboratoire agréé pour les essais d'homologation ou de contrôle de la conformité:

6. Niveau de performance sur la neige d'un pneumatique de dimension représentative, comme indiqué au point 7 du procès-verbal d'essai figurant à l'appendice 2 ou 3, selon le cas, de l'annexe 7 du Règlement ONU n° 117: (Indice d'adhérence sur neige) déterminé par la méthode d'essai de freinage sur neige[2], par la méthode d'essai de traction sur neige[2] ou par la méthode d'essai d'accélération[2].

7. Date du procès-verbal établi par ce service: .....

8. Numéro du procès-verbal établi par ce service: .....

9. Motif(s) d'extension (le cas échéant): .....

10. Observations éventuelles: .....

11. Lieu: .....

12. Date: .....

13. Signature: .....

14. On trouvera en annexe la liste des documents figurant dans le dossier d'homologation, y compris la fiche de renseignements figurant dans l'appendice 1[2] ou l'appendice 2[2] à l'annexe 1 au présent Règlement, déposé auprès de l'autorité d'homologation, qui peuvent être obtenus sur demande.

Appendice 1

Fiche de renseignements techniques: pneumatiques rechapés fabriqués au moyen d'une bande de roulement prévulcanisée

0. GÉNÉRALITÉS

0.1. Nom du fournisseur de la bande de roulement:

0.2. Nom et adresse du représentant du fournisseur de la bande de roulement:

0.3. Nom(s) de marque(s)/marque(s) de fabrique:

0.4. Désignation(s) commerciale(s)/nom(s) commercial(aux) de la (des) bande(s) de roulement prévulcanisée(s):

1. PNEUMATIQUES À RECHAPER

1.1. Classe des pneumatiques:

2. GAMME DE PNEUMATIQUES À RECHAPER

2.1 Gamme de dimensions des pneumatiques:

3. SCULPTURES DE LA BANDE DE ROULEMENT PRÉVULCANISÉE

3.1. Croquis et/ou photographies des sculptures de la bande de roulement:

3.1.1. Numéro d'homologation au titre du Règlement ONU n° 117 du type de pneumatique neuf dont la bande de roulement présente des caractéristiques principales techniquement identiques à celles de la bande de roulement prévulcanisée (le cas échéant):

Appendice 2

Fiche de renseignements techniques: pneumatiques rechapés fabriqués au moyen d'un procédé de rechapage à chaud

0. GÉNÉRALITÉS

0.1. Nom du fournisseur:

0.2. Nom et adresse du représentant du fournisseur:

0.3. Nom(s) de marque(s)/marque(s) de fabrique:

0.4. Désignation(s) commerciale(s)/nom(s) commercial(aux) des sculptures spécifiées pour le procédé de rechapage à chaud:

1. PNEUMATIQUES RECHAPÉS

1.1. Classe des pneumatiques:

2. GAMME DE PNEUMATIQUES RECHAPÉS

2.1. Gamme de dimensions des pneumatiques:

3. SCULPTURES UTILISÉES POUR LE PROCÉDÉ DE RECHAPAGE À CHAUD

3.1. Croquis et/ou photographies des sculptures de la bande de roulement:

3.1.1. Numéro d'homologation au titre du Règlement ONU n° 117 du type de pneumatique neuf dont la bande de roulement présente des caractéristiques principales techniquement identiques à celles de la bande de roulement du pneumatique rechapé au moyen d'un procédé de rechapage à chaud (le cas échéant):

ANNEXE 2

Exemples de marques d'homologation

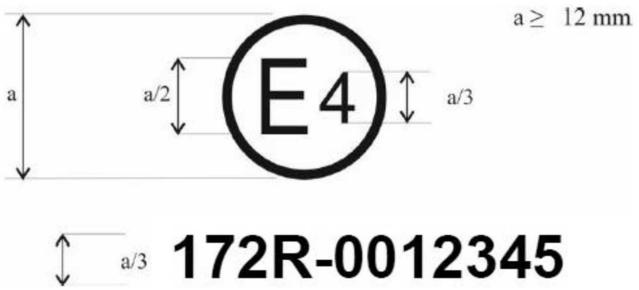
Appendice 1

Exemples de marques d'homologation propres au Règlement ONU n° 172

(Voir le paragraphe 5.4 du présent Règlement)

Homologation au titre du Règlement ONU n° 172

Exemple



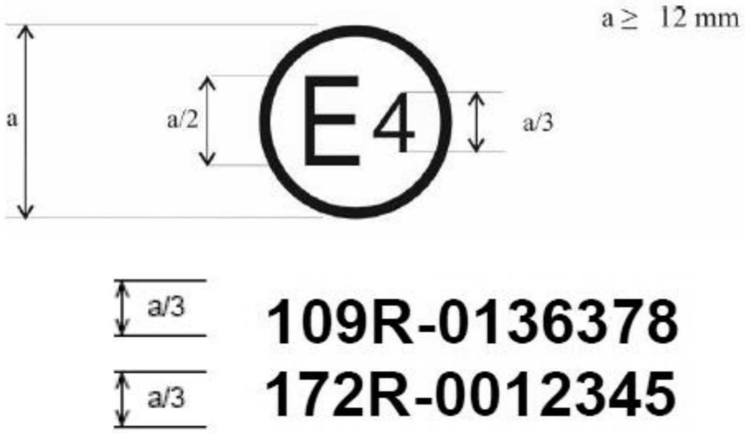
La marque d'homologation ci-dessus indique que le pneumatique rechapé concerné a été homologué aux Pays-Bas (E4), au titre du Règlement ONU n° 172, sous le numéro d'homologation 0012345. Les deux premiers chiffres du numéro (00) indiquent que l'homologation a été accordée au titre de la version originale du présent Règlement.

Appendice 2

Homologation au titre du Règlement ONU n° 172, ainsi que des Règlements ONU n°s 108 ou 109

(Voir le paragraphe 5.5 du présent Règlement)

Exemple 1



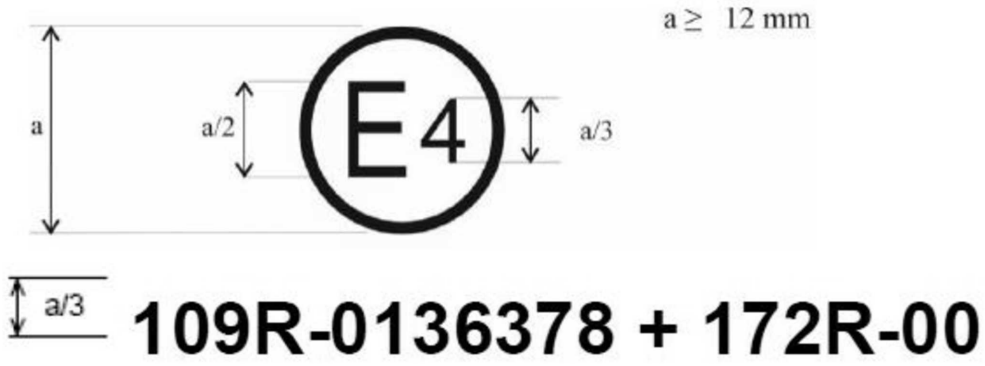
La marque d'homologation ci-dessus, apposée sur un pneumatique rechapé conformément au paragraphe 5.5 du présent Règlement, indique que le pneumatique rechapé concerné est fabriqué dans une structure de rechapage qui a été homologuée aux Pays-Bas (E4) au titre du Règlement ONU n° 109 et que le type de pneumatique a également été homologué aux Pays-Bas (E4) au titre du Règlement ONU n° 172. Les deux premiers chiffres (01) du numéro d'homologation pour le Règlement ONU n° 109 indiquent que l'homologation a été accordée au titre de la série 01 d'amendements audit Règlement, et les deux premiers chiffres du numéro d'homologation pour le Règlement ONU n° 172 indiquent que l'homologation a été accordée au titre de la version originale dudit Règlement.

Appendice 3

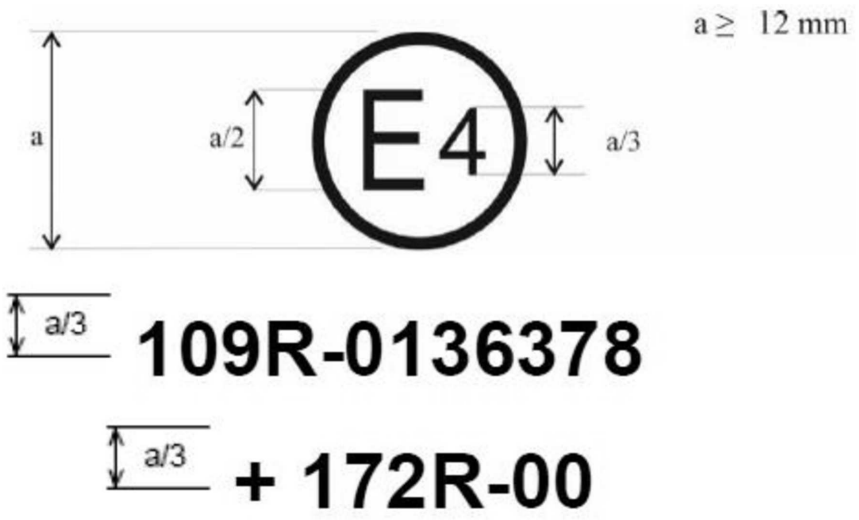
Combinaisons d'inscriptions relatives à des homologations délivrées au titre des Règlements ONU nos 108 ou 109 et 172

(Applicable uniquement aux pneumatiques rechapés fabriqués au moyen d'une bande de roulement prévulcanisée dont le fournisseur est le rechapeur lui-même — Voir les paragraphes 3.4.3, 5.2.1, 5.3.1 et 5.3.1.1 du présent Règlement)

Exemple 1



Exemple 2



Les marques d'homologation ci-dessus, apposées sur un pneumatique rechapé conformément au paragraphe 3.4.3 du présent Règlement, indiquent que le pneumatique concerné est fabriqué par une structure de rechapage qui a été homologuée aux Pays-Bas (E4) au titre du Règlement ONU no 109 sous le numéro d'homologation 0136378. La marque «+ 172R-00» indique que l'homologation de la structure de rechapage est complétée par une homologation du type de pneumatique rechapé au titre du Règlement ONU no 172 dans sa version originale. Les deux premiers chiffres (01) du numéro d'homologation pour le Règlement ONU no 109 indiquent que l'homologation a été accordée au titre de la série 01 d'amendements audit Règlement. Le symbole «+» indique, quant à lui, que l'homologation accordée au titre du Règlement ONU no 109 est complétée par une autre homologation accordée au titre du Règlement ONU no 172.