

**Conseil économique et social**

Distr. générale  
20 novembre 2015  
Français  
Original : anglais

---

**Commission économique pour l'Europe****Comité des transports intérieurs****Forum mondial de l'harmonisation  
des Règlements concernant les véhicules****Groupe de travail en matière de roulement et de freinage****Quatre-vingt-unième session**Genève, 1<sup>er</sup>-5 février 2016

Point 10 d) de l'ordre du jour provisoire

**Homologation de type internationale de l'ensemble  
du véhicule (IWVTA) – Règlement n° 64****Proposition de nouveau Règlement n° [TPMS]****Prescriptions uniformes relatives à l'homologation  
des véhicules en ce qui concerne leur système  
de surveillance de la pression des pneumatiques****Communication des experts de l'Organisation internationale  
des constructeurs d'automobiles\***

Le texte reproduit ci-après, établi par l'expert de l'Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA) sur la base de la version existante du Règlement n° 64, a pour but de transférer dans un Règlement distinct les dispositions relatives aux systèmes de surveillance de la pression des pneumatiques. Il est fondé sur les documents ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2015/13 et GRRF-80-34, compte tenu des observations reçues à la soixante-dix-huitième session du GRRF (GRRF-78). Les modifications qu'il est proposé d'apporter au texte du document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2015/13 sont signalées en caractères gras pour les ajouts ou biffés pour les suppressions.

---

\* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2014-2018 (ECE/TRANS/240, par. 105, et ECE/TRANS/2014/26, activité 02.4), le Forum mondial a pour mission d'élaborer, d'harmoniser et de mettre à jour les Règlements en vue d'améliorer les caractéristiques fonctionnelles des véhicules. Le présent document est soumis en vertu de ce mandat.



## « Règlement n° [TPMS]

**Prescriptions uniformes relatives à l'homologation  
des véhicules en ce qui concerne leur système  
de surveillance de la pression des pneumatiques**

## Table des matières

	<i>Page</i>
1. Champ d'application .....	3
2. Définitions .....	3
3. Demande d'homologation .....	4
4. Homologation .....	5
5. Spécifications et essais .....	6
6. Renseignements supplémentaires .....	7
7. Modifications et extension de l'homologation d'un type de véhicule .....	7
8. Conformité de la production .....	8
9. Sanctions pour non-conformité de la production .....	8
10. Arrêt définitif de la production .....	8
11. Noms et adresses des services techniques chargés des essais d'homologation et de l'autorité d'homologation de type .....	8
<b>Annexes</b>	
1. Communication .....	9
2. Exemples de marques d'homologation .....	11
3. Essais des systèmes de surveillance de la pression des pneus .....	12

## 1. Champ d'application

1. Le présent Règlement s'applique à l'homologation des véhicules des catégories M<sub>1</sub> dont la masse maximale est de 3 500 kg et N<sub>1</sub><sup>1</sup> équipés d'un système de surveillance de la pression des pneumatiques, à l'exception des véhicules qui ont un essieu à roues jumelées.

## 2. Définitions

Au sens du présent Règlement, on entend par :

- 2.1 ~~“Homologation d'un véhicule”, l'homologation d'un type de véhicule en ce qui concerne son équipement roue/pneumatique de secours à usage temporaire~~ **système de surveillance de la pression des pneumatiques.**
- 2.2 **“Type de véhicule pour ce qui concerne son système de surveillance de la pression des pneumatiques”, les véhicules ne présentant pas entre eux de différences significatives concernant des aspects essentiels tels que :**
  - ~~2.2.2 “Type de véhicule pour ce qui concerne son système de surveillance de la pression des pneumatiques”:~~
    - ~~2.2.2.1~~ a) Le nom ou le marque du constructeur;
    - ~~2.2.2.2~~ b) Les dispositifs du véhicule qui influent significativement sur les performances du système de surveillance de la pression des pneumatiques;
    - ~~2.2.2.3~~ c) ~~Le type et la conception du système de surveillance de la pression des pneumatiques.~~
- 2.3 “Roue”, une roue complète composée d'une jante et d'un voile de roue.
- 2.4 “Pneumatique”, un pneumatique constitué d'une enveloppe souple renforcée qui contient, ou qui forme avec la roue sur laquelle elle est montée, une chambre fermée continue, de forme sensiblement toroïdale, renfermant un gaz (généralement de l'air) ou un gaz et un liquide, qui est normalement conçu pour être utilisé à une pression supérieure à la pression atmosphérique. ~~Il peut s'agir :~~
  - ~~2.4.1 D'un “pneumatique normal”, c'est à dire un pneumatique qui satisfait à toutes les conditions d'utilisation normales sur route.~~
- ~~2.5 “Fonctions de base d'un pneumatique”, la capacité normale d'un pneumatique gonflé à supporter une charge donnée jusqu'à une vitesse donnée et à transmettre les forces d'entraînement, de direction et de freinage au sol sur lequel il roule.~~
- ~~2.6 “Dimensions d'un pneumatique”, un ensemble de chiffres qui indiquent sans ambiguïté les dimensions géométriques du pneumatique, à savoir la grosseur nominale de boudin, le rapport nominal hauteur/largeur, et le diamètre nominal. On trouvera des définitions précises de ces caractéristiques dans le Règlement n° 30.~~
- ~~2.7 “Structure du pneumatique”, les caractéristiques techniques de la structure du pneumatique. Il peut s'agir d'une structure diagonale, diagonale~~

<sup>1</sup> Selon les définitions de la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3.), document ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.3, par. 2 – [www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html](http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html).

~~eeinturée, radiale ou pour roulage à plat, conformément aux définitions du Règlement n° 30.~~

- ~~2.8~~ **2.5** “*Masse maximale*”, la valeur maximale du véhicule déclarée techniquement admissible par le constructeur (elle peut être supérieure à la “masse maximale admissible” fixée par l’administration nationale).
- ~~2.9~~ **2.6** “*Charge maximale par essieu*”, la valeur maximale, telle qu’elle est déclarée par le constructeur, de la force verticale totale s’exerçant entre les surfaces de contact des pneus ou les chenilles d’un essieu et le sol et résultant de la partie de la masse du véhicule que supporte cet essieu; cette charge peut être supérieure à la “charge par essieu autorisée” fixée par l’administration nationale. La somme des charges par essieu peut être supérieure à la valeur correspondant à la masse totale du véhicule.
- ~~2.10~~ **2.7** “*Système de surveillance de la pression des pneumatiques (TPMS)*”, un système monté sur un véhicule, capable d’assumer une fonction d’évaluation de la pression de gonflage des pneumatiques ou de la variation de cette pression dans le temps et de transmettre les renseignements correspondants à l’usager pendant que le véhicule roule.
- ~~2.11~~ **2.8** “*Pression de gonflage à froid du pneumatique*”, la pression du pneumatique à température ambiante en l’absence de toute montée en pression due à l’utilisation du pneumatique.
- ~~2.12~~ **2.9** “*Pression de gonflage à froid recommandée ( $P_{rec}$ )*”, la pression recommandée par le constructeur du véhicule pour chacune des positions des pneumatiques, pour les conditions de service prévues (par exemple, vitesse et charge) du véhicule donné, tel que défini sur la plaque-étiquette et/ou dans le manuel destiné au propriétaire du véhicule.
- ~~2.13~~ **2.10** “*Pression d’utilisation ( $P_{warm}$ )*”, la pression de gonflage pour chacune des positions des pneumatiques, supérieure à la pression à froid ( $P_{rec}$ ) du fait des effets de la température lors de l’utilisation du véhicule.
- ~~2.14~~ **2.11** “*Pression d’essai ( $P_{test}$ )*”, la pression réelle à chaud du ou des pneumatiques choisis pour chacune des positions après dégonflage lors de la procédure d’essai.
- ~~2.15~~ ~~“*Type des systèmes de surveillance de la pression des pneumatiques*”, des systèmes qui ne diffèrent que peu en ce qui concerne des caractéristiques essentielles telles que :~~
- ~~a) Le principe de fonctionnement;~~
  - ~~(b) Les composants susceptibles d’agir fortement sur l’efficacité du système, comme spécifié au paragraphe 5.3 du présent Règlement.~~

### **3. Demande d’homologation**

- 3.1 La demande d’homologation d’un type de véhicule en ce qui concerne son système de surveillance de la pression des pneumatiques est présentée par le constructeur du véhicule ou son représentant dûment accrédité.
- 3.2 Il est joint à la demande une description en trois exemplaires du type de véhicule comportant les renseignements spécifiés à l’annexe 1 du présent Règlement.

- 3.3 Un véhicule représentatif du type de véhicule à homologuer est présenté à l'autorité d'homologation de type ou au service technique chargé des essais d'homologation.
- 3.4 L'autorité d'homologation de type doit vérifier l'existence de dispositions satisfaisantes pour assurer un contrôle efficace de la conformité de production avant que ne soit accordée l'homologation du type.

## 4. Homologation

- 4.1 Si le véhicule présenté à l'homologation en application du présent Règlement satisfait aux prescriptions du paragraphe 5 ci-après, l'homologation pour ce type de véhicule est accordée.
- 4.2 Chaque type homologué comporte l'attribution d'un numéro d'homologation dont les deux premiers chiffres (actuellement ~~02-00~~, ce qui correspond à ~~la série 02 d'amendements à la version initiale du Règlement~~) indiquent la série d'amendements englobant les plus récentes modifications techniques majeures apportées au Règlement à la date de la délivrance de l'homologation. Une même Partie contractante ne peut pas attribuer ce numéro à un autre type de véhicule. ~~Toutefois, les variantes d'une gamme de modèles, qui sont des catégories distinctes quant aux critères du paragraphe 2.2, peuvent être couvertes par la même homologation, à condition que les résultats des essais décrits aux paragraphes 5.2 et 5.3 ne présentent pas de différences sensibles.~~
- 4.3 L'homologation ou l'extension ou le refus d'homologation d'un type de véhicule en application du présent Règlement est communiqué aux Parties à l'Accord appliquant le présent Règlement, au moyen d'une fiche conforme au modèle visé à l'annexe 1 du présent Règlement.
- 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 composée :
- 4.4.1 D'un cercle à l'intérieur duquel est placée la lettre "E", suivie du numéro distinctif du pays qui a accordé l'homologation<sup>2</sup>;
- 4.4.2 Du numéro du présent Règlement, suivi de la lettre "R", d'un tiret et du numéro d'homologation, placé à la droite du marquage prévu au paragraphe 4.4.1.
- 4.5 Si le véhicule est conforme à un type de véhicule homologué, en application d'un ou de plusieurs autres Règlements joints en annexe à l'Accord, dans le pays même qui a accordé l'homologation en application du présent Règlement, il n'est pas nécessaire de répéter le symbole prescrit au paragraphe 4.4.1; en pareil cas, les numéros de Règlement et d'homologation et les symboles additionnels pour tous les Règlements pour lesquels l'homologation a été accordée dans le pays qui a accordé l'homologation en application du présent Règlement sont inscrits l'un au-dessous de l'autre, à droite du symbole prescrit au paragraphe 4.4.1.
- 4.6 La marque d'homologation doit être nettement lisible et indélébile.

<sup>2</sup> Les numéros distinctifs des Parties contractantes à l'Accord de 1958 reproduits dans l'annexe 3 de la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3), document ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.3, annexe 3 – [www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html](http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html).

- 4.7 La marque d'homologation est placée sur la plaque signalétique du véhicule apposée par le constructeur ou à proximité de celle-ci.
- 4.8 L'annexe 2 du présent Règlement donne des exemples de marques d'homologation.

## **5. Spécifications et essais**

- 5.1 Généralités
- 5.1.1 Tout véhicule des catégories M<sub>1</sub> dont la masse est inférieure à 3 500 kg et N<sub>1</sub>, dans les deux cas avec tous les essieux équipés de pneumatiques en montage simple et équipés d'un système de surveillance de la pression des pneumatiques répondant à la définition donnée au paragraphe 2.11 doit satisfaire aux prescriptions fonctionnelles énoncées aux paragraphes 5.1.2 à 5.5.5 ci-après et être soumis à un essai conformément à l'annexe 3.
- 5.1.2 Tout système de surveillance de la pression des pneumatiques monté sur un véhicule doit satisfaire aux prescriptions du Règlement n° 10.
- 5.1.3 Le système doit fonctionner dès la vitesse de 40 km/h ou moins, jusqu'à la vitesse maximale par construction du véhicule.
- 5.2 Détection de la pression des pneumatiques en vue de déceler une perte de pression liée à un incident (essai de crevaison).
- 5.2.1 Lorsqu'il est soumis à un essai conformément au mode opératoire décrit au paragraphe 2.6.1 de l'annexe 3, le système de surveillance de la pression des pneumatiques doit allumer le témoin d'avertissement décrit au paragraphe 5.5 dix minutes au plus après que la pression d'utilisation mesurée dans l'un des pneumatiques du véhicule a diminué de 20 % ou atteint une pression minimale de 150 kPa, la valeur retenue étant toujours la plus élevée des deux.
- 5.3 Détection d'un niveau de pression des pneumatiques sensiblement inférieur à la pression recommandée pour assurer une efficacité optimale, y compris en termes de consommation de carburant et de sécurité (essai de défaut d'étanchéité).
- 5.3.1 Lorsqu'il est soumis à la procédure d'essai établie au paragraphe 2.6.2 de l'annexe 3, le système de surveillance de la pression des pneumatiques doit allumer le témoin d'avertissement décrit au paragraphe 5.5 dans les soixante minutes de temps de conduite cumulé après une baisse de pression d'utilisation de 20 % dans au moins un des quatre pneumatiques du véhicule.
- 5.4 Essai de détection des défauts de fonctionnement
- 5.4.1 Lorsqu'il est soumis à un essai conformément au mode opératoire décrit au paragraphe 3 de l'annexe 3, le système de surveillance de la pression des pneumatiques doit allumer le témoin d'avertissement décrit au paragraphe 5.5 dix minutes au plus après l'apparition d'un défaut de fonctionnement affectant l'émission ou la transmission des signaux de commande ou de réaction dans le système de surveillance de la pression des pneumatiques du véhicule. Si le système est bloqué par des facteurs extérieurs (bruit radioélectrique, par exemple), le temps nécessaire à la détection des défauts de fonctionnement peut être plus long.
- 5.5 Témoin d'avertissement

- 5.5.1 L'avertissement doit être donné au moyen d'un témoin optique conforme au Règlement n° 121.
- 5.5.2 Le témoin d'avertissement doit s'allumer lorsque le contact d'allumage est mis (vérification du bon fonctionnement du voyant). Cette prescription ne s'applique pas aux témoins figurant dans un espace d'affichage commun.
- 5.5.3 Le témoin d'avertissement doit être visible même de jour; son bon état doit pouvoir être contrôlé aisément par le conducteur depuis son siège.
- 5.5.4 Le même témoin peut servir à indiquer un défaut de fonctionnement ou un sous gonflage. Si le témoin d'avertissement décrit au paragraphe 5.5.1 sert à indiquer à la fois un sous gonflage et un défaut de fonctionnement du système de surveillance de la pression des pneumatiques, il doit clignoter pour signaler un défaut de fonctionnement du système, le contact d'allumage étant mis. Puis il doit rapidement rester allumé en continu aussi longtemps que le défaut de fonctionnement persiste et que le contact d'allumage est mis. La séquence clignotement et allumage en continu doit se répéter chaque fois que le contact d'allumage est remis jusqu'à ce que le défaut de fonctionnement ait été réparé.
- 5.5.5 Le témoin d'avertissement décrit dans le paragraphe 5.5.1 peut être employé en mode clignotant pour fournir des renseignements sur la réinitialisation du système de surveillance de la pression des pneumatiques conformément au manuel destiné au propriétaire du véhicule.

## **6. Renseignements supplémentaires**

- 6.1 S'il existe un manuel destiné au propriétaire du véhicule, celui-ci doit comporter au moins les renseignements suivants :
- 6.1.1 Une mention précisant que le véhicule est équipé d'un tel système (et des renseignements sur la façon de le réinitialiser, au cas où il permettrait de le faire).
- 6.1.2 Une image du symbole du témoin décrit dans le paragraphe 5.5.1 (et une image du symbole du témoin de défaut de fonctionnement, si un témoin spécial est employé pour ce faire).
- 6.1.3 Des renseignements supplémentaires sur la signification de l'allumage du témoin d'avertissement de faible pression des pneumatiques et une description des mesures correctives à prendre lorsque cela se produit.
- 6.2 Si un manuel à l'usage du propriétaire n'est pas fourni avec le véhicule, les renseignements prescrits au paragraphe 6.1 ci-dessus doivent figurer sur le véhicule en un endroit bien visible.

## **7. Modifications et extension de l'homologation d'un type de véhicule**

- 7.1 Toute modification du type de véhicule tel qu'il est défini au paragraphe 2.2 doit être portée à la connaissance de l'autorité d'homologation de type. Celle-ci peut alors :
- 7.1.1 Soit considérer que les modifications apportées n'influencent pas défavorablement les conditions d'octroi de l'homologation et accorder une extension de l'homologation;

- 7.1.2 Soit considérer que les modifications apportées ont une influence sur les conditions d'octroi de l'homologation et exiger de nouveaux essais ou des vérifications complémentaires avant d'accorder l'extension de l'homologation.
- 7.2 L'octroi ou le refus de l'extension, avec l'indication des modifications, doit être notifié aux Parties contractantes à l'Accord appliquant le présent Règlement selon la procédure indiquée au paragraphe 4.3.
- 7.3 L'autorité d'homologation de type communique l'extension aux autres Parties contractantes au moyen de la fiche de communication reproduite à l'annexe 1 au présent Règlement. Elle attribue, pour chaque extension, un numéro d'ordre, dénommé numéro d'extension.

## **8. Conformité de la production**

- 8.1 Les procédures de contrôle de conformité de la production doivent satisfaire aux dispositions formulées à l'appendice 2 de l'Accord (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2), ainsi qu'aux conditions suivantes :
- 8.2 L'autorité qui a délivré l'homologation de type peut à tout moment vérifier la conformité de la production dans chaque installation de production. La fréquence normale de ces vérifications est d'au moins une fois par an.

## **9. Sanctions pour non-conformité de la production**

- 9.1 L'homologation délivrée pour un type de véhicule en application du présent Règlement peut être retirée si les conditions énoncées au paragraphe 8 ci-dessus ne sont pas respectées.
- 9.2 Si une Partie à l'Accord appliquant le présent Règlement retire une homologation qu'elle a précédemment accordée, elle doit en informer aussitôt les autres Parties contractantes appliquant le présent Règlement, au moyen d'une copie de la fiche d'homologation portant à la fin, en gros caractères, la mention signée et datée : "HOMOLOGATION RETIRÉE".

## **10. Arrêt définitif de la production**

Si le détenteur d'une homologation cesse définitivement la production d'un type de véhicule homologué conformément au présent Règlement, il en informe l'autorité qui a délivré l'homologation qui, à son tour, avise les autres Parties à l'Accord appliquant le présent Règlement au moyen d'une copie de la fiche d'homologation portant à la fin, en gros caractères, la mention signée et datée "PRODUCTION ARRÊTÉE".

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

Les Parties à l'Accord appliquant le présent Règlement communiquent au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies les noms et adresses des services techniques chargés des essais d'homologation et ceux de l'autorité qui délivre l'homologation de type et à laquelle doivent être envoyées les fiches d'homologation ou d'extension et de refus ou de retrait d'homologation émises dans les autres pays.





10            Résultat des essais

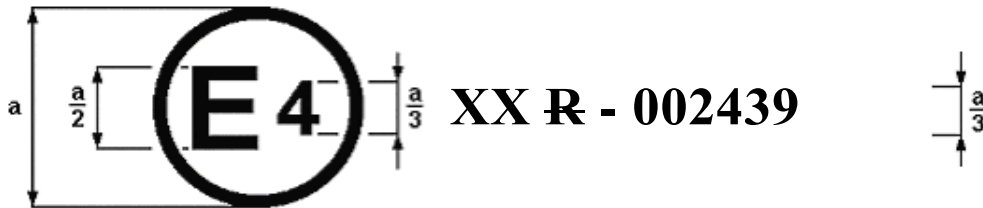
	<i>Temps mesuré jusqu'à l'avertissement (mm:ss)</i>
"Essai de crevaison"	
"Essai de défaut d'étanchéité"	
"Essai de défaut de fonctionnement"	

11.            Emplacement de la marque d'homologation : .....
12.            Motif(s) de l'extension (le cas échéant) : .....
13.            L'homologation est accordée/refusée/prolongée/retirée<sup>2</sup> : .....
14.            Lieu : .....
15.            Date : .....
16.            Signature : .....
17.            Est annexée la liste des pièces constituant le dossier d'homologation  
déposé à l'autorité ayant délivré l'homologation de type et pouvant être  
obtenu sur demande.

## Annexe 2

### Exemples de marques d'homologation

(Voir le paragraphe 4.4 du présent Règlement)



$a = 8 \text{ mm min.}$

La marque d'homologation ci-dessus, apposée sur un véhicule, indique que le type de ce véhicule a été homologué aux Pays-Bas (E 4), en ce qui concerne l'équipement comportant un système de surveillance de la pression des pneumatiques, en application du Règlement n° [TPMS] et sous le numéro d'homologation ~~022439~~ **002439**. Ce numéro indique que l'homologation a été accordée conformément aux prescriptions du Règlement n° [TPMS] dans sa version originale.

## Annexe 3

### Essais des systèmes de surveillance de la pression des pneus

1. Conditions d'essai
  - 1.1 Température ambiante

La température ambiante doit être comprise entre 0 et 40 °C.
  - 1.2 Revêtement routier d'essai

Le revêtement routier de la chaussée doit présenter de bonnes conditions d'adhérence. Lors de l'essai, il doit être sec.
  - 1.3 Les essais sont effectués dans un environnement exempt d'interférences dues à des ondes radioélectriques.
  - 1.4 Préparation du véhicule
    - 1.4.1 Masse d'essai

Le véhicule peut être soumis à l'essai dans un état de charge quelconque, la répartition de la masse sur les essieux étant celle déclarée par le constructeur automobile, sans que soit dépassée la masse maximale admissible pour chacun d'eux.

Toutefois, lorsqu'il n'est pas possible d'initialiser ou de réinitialiser le système, le véhicule doit être à vide. Outre le conducteur, il peut y avoir, sur le siège avant, une deuxième personne chargée de noter les résultats des essais. L'état de charge du véhicule ne doit pas être modifié pendant l'essai.
    - 1.4.2 Vitesse du véhicule

Le système de surveillance de la pression des pneumatiques du véhicule doit être étalonné et éprouvé :

      - a) Dans une plage de vitesses comprises entre 40 km/h et 120 km/h ou à la vitesse maximale par construction du véhicule si celle-ci est inférieure à 120 km/h pour l'essai de crevaison permettant de vérifier les prescriptions du paragraphe 5.2 du présent Règlement; et
      - b) Dans une plage de vitesses comprises entre 40 km/h et 100 km/h pour l'essai de défaut d'étanchéité permettant de vérifier les prescriptions du paragraphe 5.3 du présent Règlement et l'essai de défaut de fonctionnement permettant de vérifier les prescriptions du paragraphe 5.4 dudit règlement.

L'essai doit porter sur l'intégralité de la plage de vitesses.

Sur les véhicules équipés d'un régulateur de vitesse, le régulateur de vitesse ne doit pas être enclenché pendant l'essai.
    - 1.4.3 Placement des jantes

Les jantes du véhicule peuvent être placées en une position de roue quelconque, conformément aux instructions ou limitations y relatives indiquées par le constructeur.
    - 1.4.4 Emplacement fixe

Lorsque le véhicule est stationné, ses pneumatiques doivent être protégés du rayonnement direct du soleil. L'emplacement doit être abrité de tout vent susceptible d'affecter les résultats.

- 1.4.5 Actionnement de la pédale de frein  
Il n'est pas tenu compte du temps de conduite au cours duquel le frein est actionné alors que le véhicule roule.
- 1.4.6 Pneumatiques  
Le véhicule est soumis à l'essai, les pneumatiques étant montés conformément aux recommandations du constructeur. Toutefois, on peut utiliser le pneumatique de secours pour vérifier que le système de surveillance de la pression des pneumatiques ne présente pas de défaut de fonctionnement.
- 1.5 Précision du matériel de mesure de pression  
La précision du matériel de mesure de pression lors des essais de la présente annexe doit être de  $\pm 3$  kPa.
2. Mode opératoire  
L'essai est réalisé à une vitesse d'essai dans la plage indiquée au paragraphe 1.4.2 de la présente annexe, au moins une fois pour le cas prévu au paragraphe 2.6.1 de ladite annexe ("essai de crevaison"), et au moins une fois pour chaque cas prévu au paragraphe 2.6.2 de ladite annexe ("essai de défaut d'étanchéité").
- 2.1 Avant de gonfler les pneumatiques du véhicule, immobiliser le véhicule en extérieur à température ambiante pendant au moins une heure, moteur coupé, en le protégeant du rayonnement direct du soleil, du vent ou d'autres facteurs de réchauffement ou de refroidissement. Gonfler les pneumatiques du véhicule à la pression à froid recommandée par le constructeur du véhicule ( $P_{rec}$ ), conformément aux recommandations de celui-ci en matière de vitesse, de charge et de position des pneumatiques. Toutes les mesures de pression doivent être faites avec le même matériel de mesure.
- 2.2 Le véhicule étant à l'arrêt et la commande de contact étant en position "Verrouillé" ou "Arrêt", mettre la commande de contact en position "Marche". Le système de surveillance de la pression des pneumatiques procède à un contrôle du fonctionnement de la lampe du témoin de sous-gonflage des pneumatiques, comme indiqué au paragraphe 5.5.2 du présent Règlement. Cette dernière prescription ne s'applique pas aux témoins figurant dans l'espace d'affichage commun.
- 2.3 Le cas échéant, initialiser ou réinitialiser le système de surveillance de la pression des pneumatiques conformément aux recommandations du constructeur du véhicule.
- 2.4 Phase d'apprentissage
- 2.4.1 Conduire le véhicule pendant un minimum de vingt minutes, la gamme des vitesses étant celle du paragraphe 1.4.2 de la présente annexe et la vitesse moyenne étant de 80 km/h ( $\pm 10$  km/h). Il est autorisé de sortir de la gamme des vitesses pendant un temps cumulé maximum de deux minutes au cours de la phase d'apprentissage.
- 2.4.2 Au choix du service technique, lorsque l'essai de conduite est exécuté sur une piste (circulaire/ovale), les virages n'étant que dans une seule direction, l'essai de conduite visé au paragraphe 2.4.1 ci-dessus devrait être scindé en deux parties égales ( $\pm 2$  minutes), une partie pour chacune des directions.

- 2.4.3 Dans les cinq minutes qui suivent l'achèvement de la phase d'apprentissage, mesurer la pression réelle à chaud du ou des pneumatiques à dégonfler. Cette valeur,  $P_{\text{warm}}$ , sera utilisée pour les opérations suivantes.
- 2.5 Phase de dégonflage
- 2.5.1 Mode opératoire pour l'essai de crevaison permettant de vérifier les prescriptions du paragraphe 5.2 du présent Règlement.
- Dans les cinq minutes qui suivent la mesure de la pression à chaud décrite au paragraphe 2.4.3, dégonfler un des pneumatiques du véhicule jusqu'à atteindre un niveau de pression  $P_{\text{test}}$  correspondant à  $P_{\text{warm}} - 20\%$  ou à la pression minimale de 150 kPa, la valeur retenue étant la plus élevée des deux. Suite à une période de stabilisation comprise entre deux et cinq minutes, vérifier le niveau de pression  $P_{\text{test}}$  et l'ajuster si nécessaire.
- 2.5.2 Mode opératoire de l'essai de défaut d'étanchéité permettant de vérifier les prescriptions du paragraphe 5.3 du présent Règlement.
- Dans les cinq minutes qui suivent la mesure de la pression à chaud décrite au paragraphe 2.4.3, dégonfler les quatre pneumatiques jusqu'à atteindre le niveau de pression  $P_{\text{test}}$  correspondant à  $P_{\text{warm}} (-20\% + 7 \text{ Kpa})$ . Suite à une période de stabilisation comprise entre deux et cinq minutes, vérifier le niveau de pression  $P_{\text{test}}$  et l'ajuster si nécessaire.
- 2.6 Phase de détection d'un sous-gonflage
- 2.6.1 Mode opératoire pour l'essai de crevaison permettant de vérifier les prescriptions du paragraphe 5.2 du présent Règlement.
- 2.6.1.1 Conduire le véhicule sur une quelconque portion du parcours d'essai (pas nécessairement en continu). Au total, la somme des temps de conduite cumulés doit être inférieure à dix minutes ou à la durée pendant laquelle le témoin de sous gonflage des pneumatiques s'allume.
- 2.6.2 Mode opératoire de l'essai de défaut d'étanchéité permettant de vérifier les prescriptions du paragraphe 5.3 du présent Règlement.
- 2.6.2.1 Conduire le véhicule sur une quelconque portion du parcours d'essai. Après vingt minutes au moins et quarante minutes au plus, immobiliser complètement le véhicule, le moteur étant coupé et la clef de contact étant retirée depuis une minute au moins et trois minutes au plus. Reprendre l'essai. Au total, la somme des temps de conduite cumulé doit être inférieure soit à soixante minutes de temps de conduite cumulé dans les conditions définies au paragraphe 1.4.2 ci-dessus, soit à la durée pendant laquelle le témoin de sous gonflage des pneumatiques s'allume, la valeur retenue étant toujours la moins élevée des deux.
- 2.6.3 Si le témoin de sous-gonflage des pneumatiques ne s'est pas allumé, mettre fin à l'essai.
- 2.7 Si le témoin de sous-gonflage des pneumatiques s'est allumé au cours du mode opératoire décrit au paragraphe 2.6 ci-dessus, mettre la commande de contact en position "Arrêt" ou "Verrouillé". Cinq minutes plus tard, remettre la commande de contact du véhicule en position "Marche". Le témoin doit s'allumer et rester allumé aussi longtemps que la commande de contact est en position "Marche".
- 2.8 Gonfler tous les pneumatiques du véhicule à la pression de gonflage à froid recommandée par le constructeur du véhicule. Réinitialiser le système conformément aux instructions de celui-ci. S'assurer que le témoin s'est

bien éteint. S'il y a lieu, conduire le véhicule jusqu'à l'extinction du témoin. Si le témoin ne s'éteint pas, mettre fin à l'essai.

- 2.9 Répétition de la phase de dégonflage  
L'essai peut être répété, avec la même charge ou une charge différente, selon les modes opératoires décrits aux paragraphes 2.1 à 2.8 ci-dessus, le ou les pneumatiques du véhicule concernés étant sous-gonflés, conformément aux dispositions du paragraphe 5.2 ou 5.3 du présent Règlement, selon qu'il convient.
3. Détection des défauts de fonctionnement du système de surveillance de la pression des pneumatiques
  - 3.1 Simuler un défaut de fonctionnement du système de surveillance de la pression des pneumatiques, par exemple, en déconnectant la source de l'alimentation de tout composant du système de surveillance de la pression des pneumatiques, en interrompant la connexion électrique entre les composants eux-mêmes ou en montant sur le véhicule un pneumatique ou une roue incompatible avec le système de surveillance de la pression des pneumatiques. Lors de la simulation d'un défaut de fonctionnement du système de surveillance de la pression des pneumatiques, les connexions électriques des témoins ne doivent pas être interrompues.
  - 3.2 Conduire le véhicule pendant un temps cumulé de dix minutes au plus (pas nécessairement en continu) sur une quelconque portion du parcours d'essai.
  - 3.3 Au total, la somme des temps de conduite cumulés visés au paragraphe 3.2 doit être inférieure à dix minutes ou à la durée pendant laquelle le témoin de défaut de fonctionnement du système de surveillance de la pression des pneumatiques s'allume, la valeur retenue étant la plus petite des deux.
  - 3.4 Si le témoin de défaut de fonctionnement du système de surveillance de la pression des pneumatiques ne s'est pas allumé conformément au paragraphe 5.4 du présent Règlement, mettre fin à l'essai.
  - 3.5 Si le témoin de défaut de fonctionnement du système de surveillance de la pression des pneumatiques s'est allumé ou s'allume au cours du mode opératoire décrit aux paragraphes 3.1 à 3.3 ci-dessus, mettre la commande de contact en position "Arrêt" ou "Verrouillé". Cinq minutes plus tard, remettre la commande de contact du véhicule en position "Marche". Le témoin doit de nouveau signaler un défaut de fonctionnement et rester allumé aussi longtemps que la commande de contact est en position "Marche".
  - 3.6 Ramener le système de surveillance de la pression des pneumatiques à son mode de fonctionnement normal. S'il y a lieu, conduire le véhicule jusqu'à l'extinction du témoin d'avertissement. Si celui-ci ne s'éteint pas, mettre fin à l'essai.
  - 3.7 L'essai peut être répété selon les modes opératoires décrits aux paragraphes 3.1 à 3.6 ci-dessus, chaque essai se limitant à la simulation d'un seul défaut de fonctionnement.

## II. Justification

1. Dans le présent document est reproduit le texte unifié d'un nouveau projet de Règlement sur les systèmes de surveillance de la pression des pneumatiques, qui remplace celui du document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2015/13. Les modifications apportées visent uniquement les dispositions qui sont nécessaires à la réglementation des systèmes de surveillance de la pression des pneumatiques au moyen d'un Règlement distinct, dont le projet était inscrit à l'ordre du jour de la quatre-vingtième session du GRRF dans le document informel GRRF-80-34.

2. Conformément aux observations reçues à la soixante-dix-huitième session du GRRF, l'OICA a tenu des débats avec les parties intéressées en vue de parvenir à un consensus concernant les modifications à apporter au projet de document inscrit à l'ordre du jour sous le symbole GRRF-78-39.

- **Les observations formulées par la France à la soixante-dix-neuvième session du GRRF sont prises en compte (au paragraphe 2.2, lire “*Type de véhicule pour ce qui concerne son système de surveillance de la pression des pneumatiques*” et au paragraphe 2.2 c), mentionner uniquement la “*conception*” du système de surveillance de la pression des pneumatiques, à l'exclusion de son type);**
- **Les observations formulées par l'Organisation technique européenne du pneumatique et de la jante après la soixante-dix-neuvième session du GRRF sont également prises en compte (suppression des paragraphes 2.4.1 à 2.7 et nouvelle numérotation des paragraphes en conséquence).**

3. Le secteur concerné propose d'opter pour une date d'entrée en vigueur conforme à la recommandation du groupe informel chargé de la révision de l'Accord de 1958, de sorte que la division du Règlement n° 64 en deux Règlements distincts soit effective au 1<sup>er</sup> septembre d'une année dont le choix est laissé à l'appréciation des experts du GRRF. Ceux-ci doivent décider s'il s'agit de l'année 2017, sachant que la Révision 3 de l'Accord de 1958 est censée entrer en vigueur à la session du WP.29 de juin 2016. ».