

Travaux de Normalisation des Pneumatiques pour la France

BRIDGESTONE • CONTINENTAL • GOODYEAR DUNLOP • MICHELIN • PIRELLI

TNPF

60, rue Auber
94408 Vitry-sur-Seine Cedex

Tél. : +33 1 46 70 84 46

Fax : +33 1 45 21 03 50

www.tnspf.fr
tnspf@wanadoo.fr

Vitry, le 5 novembre 2019

Monsieur Jean PANHALEUX
Bureau d'Enquêtes sur les Accidents
de Transport Terrestre
Grande Arche – Paroi Sud
92055 LA DEFENSE CEDEX

Monsieur,

Vous avez bien voulu adresser au TNPF, pour observations, le projet de rapport d'enquête technique concernant l'accident d'autocar du 26 mai 2018 sur l'autoroute A7.

Ce rapport formule notamment deux recommandations :

- Une recommandation R1, adressée au TNPF, sur la vérification visuelle de l'état intérieur du pneumatique lors de tout démontage ;
- Une recommandation R2, adressée à la DGEC, sur l'introduction, dans le règlement UN N° 54, de spécifications relatives à la résistance des pneumatiques aux chocs extérieurs.

Recommandation R1

Recommandation R1 adressée à l'association Travaux de normalisation du pneumatique pour la France (TNPF) :

Compléter les guides techniques à destination des professionnels afin d'y inclure une recommandation consistant à vérifier visuellement l'état intérieur du pneumatique à l'occasion de tout démontage, en particulier lors des opérations de retours sur jante, pour la détection de dégradation localisée pouvant apparaître sous la seule forme d'un bleuissement de la gomme intérieure.

Nous sommes favorables à ajouter dans nos recommandations à l'usage des professionnels et des utilisateurs la nécessité d'un examen visuel de l'état intérieur des pneumatiques lors de toute opération de démontage, y compris le retournement sur jante.

Cependant, un examen visuel de l'état intérieur des pneumatiques ne permet pas de déceler tous les chocs. Selon les examens que nos membres ont pu effectuer précédemment sur d'autres pneumatiques, en aucun cas on observe un bleuissement de la gomme intérieure suite à un choc.

Par ailleurs, le TNPf soutient l'initiative du BEATT vis-à-vis de la FNTV et propose de travailler sur une recommandation destinée aux transporteurs, visant à inciter les conducteurs à signaler tout incident affectant les pneumatiques (choc, perte de pression, échauffement, ...) lors des opérations de suivi des parcs.

Recommandation R2

Recommandation R2 adressée à la Direction générale de l'énergie et du climat (DGEC) :

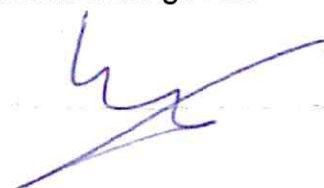
Dans le cadre de la révision du règlement CEE-ONU n° 54, proposer d'introduire des spécifications relatives à la résistance des pneumatiques aux chocs extérieurs.

Bien que cette recommandation s'adresse aux organismes gérant la réglementation des pneumatiques, nous formulons les observations suivantes :

- Le projet de rapport évoque, en page 47, une spécification exigée par la réglementation américaine sur la résistance à la rupture mesurée en enfonçant un poinçon. Ce test est effectivement prescrit par le règlement américain FMVSS (Federal Motor Vehicle Safety Standard) n°119.
- Ce test vise à provoquer une rupture des nappes sommet au centre du pneu et n'est donc pas représentatif des dommages décrits dans le projet de rapport (page 40 : « *la structure des nappes sommets n'était pas endommagée par l'usage* »)

En conclusion, le respect des recommandations de la profession, une bonne maintenance des pneumatiques et le signalement de tout incident (voir recommandation R1) nous semblent beaucoup plus efficaces que la mise en place d'un ou de tests réglementaires qui ne pourront couvrir la totalité des dommages constatés sur le terrain.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de nos salutations distinguées.



Pierre LEFEBVRE
Président du TNPf