

Traduction française du texte anglais.

### **Harmonisation des tests haute vitesse pour le gtr pour pneus**

L'harmonisation des tests haute vitesse pour le gtr pour pneus présente des difficultés particulières. Il existe aujourd'hui deux tests principaux, l'un contenu dans le Règlement 30 de l'UNECE, et l'autre dans le FMVSS 139 des Etats-Unis. Un troisième test du FMVSS 109 des Etats-Unis est aussi utilisé par certains pays, mais il s'agit d'une version moins sévère avec une vitesse moins élevée du test contenu dans le FMVSS 139.

Au début du travail sur le gtr pour pneus, l'industrie de pneumatique a exprimé son inquiétude sur la possibilité de créer un nouveau test qui répond aux exigences des deux tests existants. Ces idées ont été formulées par les représentants de trois organisations de pneumatiques majeures pendant la réunion *ad hoc* tenue en juin 2006 à Genève, en préparation du lancement du gtr pour pneus à la 139ième session de WP29. Il a été dit à ce moment là qu'un nouveau test harmonisé demanderait entre 3 et 5 ans de recherche et développement. Cette position a été répétée aux deux réunions suivantes du group de travail *ad hoc* avec les Parties Contractantes.

Nous rappelons qu'un nouveau test doit assurer que tous les pneus passent le test et aussi les deux remplacés, sans qu'il soit indûment pénalisant pour l'industrie en ne reflétant pas les conditions d'utilisation réelles et provoquant un taux d'échec pour une partie significative de la population des pneus actuellement sur le marché. Etant donné que les objectifs des tests sont différents, et que les conditions sont aussi différentes (le temps, le nombre de paliers, la vitesse, la charge et la température sont tous différents pour ces deux tests) nous avons estimé qu'entre 3 et 5 ans de recherche et développement seraient nécessaires pour concevoir un nouveau test, à un coût considérable, porté presque entièrement par l'industrie du pneu.

A la vue de ces considérations, nous avons proposé d'autres options :

1. Développement d'un nouveau test comme décrit plus haut, avec le délai et les coûts attendus et l'incertitude du résultat;
2. Utilisé les deux tests sur tous les pneus, ce qui serait une corvée pour l'industrie, surtout pour les pneus non destinés à être commercialisés sur tous les marchés du monde;
3. Ou, déterminer le point en termes d'indice de vitesse des pneus où un test devient plus sévère que l'autre et utiliser uniquement le test le plus sévère sur le pneu en question.

Cette proposition a été faite au groupe de travail *ad hoc* pour le gtr pneus en septembre 2006 à la réunion à Genève. Le consensus des Parties Contractantes présentes à la réunion a été que le choix le plus judicieux serait d'investiguer la troisième option. Cette décision a été formalisée dans le compte-rendu officiel de la réunion (document UNECE TYREgtr-02-01, dernier paragraphe de la section 8.4, et Attachment VII).

Avec cette prise de décision, l'industrie de pneumatique travaille actuellement avec un jeu d'expériences qui tentera de démontrer qu'un test devient plus sévère que l'autre pour un

certain indice de vitesse des pneus. La justification de la méthodologie et le partage de résultats préliminaires se feront avec les Parties Contractantes intéressées lors d'une réunion qui aura lieu en juillet de cette année.

Nous espérons que ces informations vous permettent de prendre la décision nécessaire sur l'harmonisation des tests haute vitesse lors de votre réunion AC3 en juin 2007. Nous restons à votre disposition pour toute réponse ou éclaircissement supplémentaire dont vous aurez besoin.

- - - - -