



## Conseil économique et social

Distr. générale  
10 avril 2012  
Français  
Original: anglais

---

### Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

#### Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules

##### 157<sup>e</sup> session

Genève, 26-29 juin 2012

Point 18.1 de l'ordre du jour provisoire

**Propositions de nouveaux RTM ou d'amendements à des RTM existants  
non traitées au titre du point 16 – Proposition d'élaboration d'un RTM  
sur les véhicules routiers peu bruyants**

### **Demande d'élaboration d'un RTM sur les véhicules routiers peu bruyants**

#### **Communication du représentant des États-Unis d'Amérique\***

Le texte reproduit ci-après, soumis par le représentant des États-Unis d'Amérique, concerne l'élaboration d'un nouveau Règlement technique mondial sur les véhicules routiers peu bruyants. Il est fondé sur une version actualisée du document informel WP.29-156-07, distribué à la 156<sup>e</sup> session (ECE/TRANS/WP.29/1095, par. 134). Ce document, s'il est adopté, sera joint en appendice au nouveau RTM conformément aux dispositions des paragraphes 6.3.4.2, 6.3.7 et 6.4 de l'Accord de 1998.

---

\* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2010-2014 (ECE/TRANS/208, par. 106, et ECE/TRANS/2010/8, 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 des véhicules. Le présent document est soumis dans le cadre de ce mandat.

## I. Contexte

1. À la 155<sup>e</sup> session du WP.29, le représentant des États-Unis d'Amérique a présenté une proposition visant à élaborer un Règlement technique mondial (RTM) sur les véhicules routiers peu bruyants (WP.29-155-42), en précisant que son pays et le Japon s'étaient proposés pour en assumer ensemble la responsabilité technique tandis que son pays en assumerait la présidence dans le cadre du Groupe de travail du bruit (GRB). Il a signalé que l'Union européenne avait été invitée à être coresponsable du RTM. Il a proposé d'actualiser la proposition avant de la soumettre pour examen à la session de mars 2012 de l'AC.3. La proposition, qui vise à signaler aux personnes souffrant d'un handicap visuel la présence, la position, le sens de circulation et les déplacements des véhicules, a été dans l'ensemble favorablement accueillie. Le Président du GRB a expliqué que les compétences de son groupe portaient effectivement sur tous ces aspects, à l'exception de la sécurité. Le représentant des États-Unis d'Amérique a proposé que les experts du Groupe de travail du bruit reçoivent le renfort de spécialistes de la sécurité venant du Groupe de travail en matière de roulement et de freinage (GRRF), du Groupe de travail des dispositions générales de sécurité (GRSG) et du Groupe de travail de la sécurité passive (GRSP), si nécessaire. Le Comité exécutif de l'Accord de 1998 (AC.3) a décidé de tenir les experts de ces groupes de travail informés de l'état d'avancement du RTM et les a invités à participer à ses sessions.

## II. Mandat du groupe de travail informel

2. Le mandat du groupe de travail informel sur les véhicules routiers peu bruyants est arrivé à échéance à la session du Groupe de travail de février 2012 et le rapport final sur ses activités a été présenté au WP.29 à l'occasion de sa session de mars ou de juin 2012. L'analyse et les conclusions figurant dans le rapport ont été examinées, enrichies et enfin mises en œuvre par le groupe informel dès qu'il a entrepris l'élaboration du RTM.

3. Le mandat ci-après définit les principales tâches qui incomberont au groupe informel au fur et à mesure qu'il se concentrera sur l'élaboration d'un RTM sur les véhicules routiers peu bruyants, conformément au nouveau mandat que lui a confié l'AC.3 (tel qu'il est défini dans la partie I ci-dessus).

4. Le groupe de travail informel sur les véhicules routiers peu bruyants:

a) Continue à déterminer, examiner et évaluer l'état d'avancement des recherches entreprises par les gouvernements, les universités et les organisations non gouvernementales sur les moyens permettant aux véhicules peu bruyants de signaler leur présence;

b) Se consulte avec les spécialistes de la sécurité du GRSP, du GRRF et du GRSG et évalue les avantages de leur contribution;

c) Remet au Groupe de travail du bruit un rapport sur l'état d'avancement des travaux d'ici à septembre 2012;

d) Détermine les caractéristiques des sons audibles potentiels et des mécanismes qui permettent de communiquer aux personnes les informations souhaitées sur les mouvements des véhicules;

e) Met au point une procédure d'essai harmonisée qui servira à évaluer la conformité des caractéristiques des sons audibles potentiels et des mécanismes ci-dessus;

f) Remet un rapport sur l'état d'avancement des travaux au GRB d'ici à septembre 2013 et à l'AC.3 d'ici à novembre 2013;

g) Évalue le rapport coût/avantage d'un RTM sur les véhicules routiers peu bruyants, notamment son incidence néfaste éventuelle sur le grand public ou la réglementation en vigueur en ce qui concerne les émissions sonores des véhicules. Il convient de remarquer que l'analyse prévue ne vise pas tel ou tel pays ou région mais qu'il faudra analyser des considérations d'ordre général concernant chacune des Parties contractantes à l'Accord de 1998 au moment de la mise en œuvre du futur RTM;

h) Remet au Groupe de travail, un rapport sur l'état d'avancement des activités, d'ici à septembre 2014;

i) Remet au GRB, un projet de RTM sur les QRTV d'ici à septembre 2014 et à l'AC.3 d'ici à novembre 2014.

### III. Règlement intérieur

5. Le groupe de travail informel est ouvert à tous les participants aux réunions du WP.29 et de ses groupes de travail. Il n'apparaît pas nécessaire pour l'instant de limiter le nombre de participants de telle ou telle organisation, mais la question reste à l'étude.

6. La langue officielle du groupe informel est l'anglais.

7. Le groupe informel est dirigé par un Président (M. Ezana Wondimneh, États-Unis d'Amérique), un Vice-Président (Japon) et un secrétaire (Commission européenne).

8. Le Secrétaire nommé par consensus par les membres du groupe informel est chargé d'établir le procès-verbal et de rédiger le projet de rapport de chaque réunion. Il est en outre chargé de réceptionner et de faire distribuer tous les documents (comme les propositions ou les contributions) aux membres du groupe informel en respectant les délais fixés ci-dessous.

9. Tous les documents et propositions sont soumis au Secrétaire du groupe informel au format MS Word au moins deux semaines avant la réunion. Le Président peut empêcher le groupe d'examiner un document s'il n'a pas été distribué dix jours avant la réunion.

10. L'ordre du jour provisoire et les documents de séance doivent être distribués à tous les membres du groupe informel cinq jours avant les réunions programmées.

11. Les conclusions du groupe informel sont adoptées à la majorité des représentants des gouvernements (membres du WP.29/AC.3), présents et votants.

12. Lorsque le groupe informel ne peut se mettre d'accord sur un point ou une proposition, le Président soumet la question au GRB et/ou au WP.29/AC.3, qui tranche.

### IV. Proposition d'élaboration d'un RTM sur les véhicules routiers peu bruyants

13. Responsables techniques: États-Unis d'Amérique (Président), Japon (Vice-Président) et Commission européenne (secrétaire).

#### A. Objectif de la proposition

14. La présente proposition a pour objet d'élaborer des prescriptions harmonisées en matière d'alertes sonores destinées aux piétons pour les véhicules électriques et hybrides (RTM) qui relèveraient de l'Accord mondial de 1998. Les travaux d'élaboration d'un tel

Règlement technique mondial donneront l'occasion d'aborder des problèmes de sécurité au niveau international et de mobiliser experts et chercheurs dans ce domaine sur le plan mondial.

15. Un règlement portant sur les questions de sécurité liées aux véhicules électriques et hybrides est en cours d'élaboration aux États-Unis d'Amérique, à la suite de l'adoption de la loi d'amélioration de la sécurité des piétons (*Pedestrian Safety Enhancement Act*), qui exige que la National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) élabore une norme FMVSS (Federal Motor Vehicle Safety Standard) imposant qu'une alerte sonore destinée aux piétons soit émise par tous les types de véhicules électriques et hybrides.

16. En 2009, la NHTSA a publié un rapport sur l'incidence des chocs entre des véhicules hybrides et des piétons dans différentes circonstances. Utilisant des données provenant de plusieurs États, l'analyse menée aux États-Unis d'Amérique a comparé les taux d'accident touchant les piétons et impliquant d'une part des véhicules hybrides et d'autre part des véhicules à moteur à combustion interne. Les résultats de cette étude ont mis en évidence un taux d'accident touchant des piétons plus élevé avec les véhicules hybrides qu'avec les autres, à taille de véhicule égale. En 2010, les États-Unis d'Amérique ont publié les résultats d'une deuxième étude d'où il ressortait que les niveaux sonores des véhicules hybrides soumis à l'essai étaient globalement inférieurs à faible vitesse à ceux des véhicules équipés de moteur à combustion interne.

17. Après avoir étudié si des systèmes d'alerte sonore pour piétons pouvaient être appliqués aux véhicules électriques et hybrides, le Ministère japonais du territoire, des infrastructures, du transport et du tourisme a publié des directives dans ce sens en 2010. Le Ministère a conclu que l'installation de tels systèmes d'alerte sonore pour piétons ne s'imposait que sur les véhicules hybrides fonctionnant exclusivement avec un moteur électrique, sur les véhicules électriques et sur les véhicules à pile à combustible. Les directives du Ministère recommandent que les véhicules hybrides émettent une alerte sonore pour piétons chaque fois que le véhicule se déplace à une vitesse inférieure à 20 km/h ou qu'il recule. Ces directives ne recommandent pas qu'un véhicule émette une alerte sonore lorsqu'il est en fonctionnement mais à l'arrêt, comme par exemple dans un embouteillage. Le constructeur est autorisé à équiper le véhicule d'un interrupteur permettant de désactiver temporairement le système d'alerte sonore.

18. Le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) a également établi que les véhicules de transport routier dont la propulsion est assurée totalement ou partiellement par des moyens électriques présentent un danger pour les piétons. Il a en outre chargé le Groupe d'experts du bruit (GRB) d'élaborer des mesures éventuelles en recourant à des moyens sonores. Lors de sa session de mars 2011, le WP.29 a adopté des principes directeurs portant sur les alertes sonores destinées aux véhicules électriques ou hybrides et fortement inspirés par les directives japonaises. Ces principes directeurs ont été publiés sous forme d'annexe à la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3). Élaborés par la CEE, ces principes directeurs recommandent que les véhicules électriques et hybrides émettent des alertes sonores pour les piétons dès qu'ils se mettent en mouvement et jusqu'à ce qu'ils atteignent la vitesse de 20 km/h. Les principes directeurs ne prévoient pas qu'un véhicule émette une alerte sonore lorsqu'il est à l'arrêt ou lorsque le moteur à combustion interne d'un véhicule hybride est enclenché et émet donc un bruit. Les principes directeurs ont été élaborés par le Groupe d'experts du bruit (GRB).

## B. Description du Règlement proposé

19. Le RTM comportera des dispositions en matière d'émissions sonores applicables aux véhicules électriques et hybrides qui se déclencheront dans certaines conditions d'utilisation des véhicules pour aider les piétons malvoyants ou vulnérables pour d'autres raisons à détecter la présence, la position, le sens de circulation et les déplacements de ces véhicules. Si les parties contractantes en décident ainsi, ces prescriptions devraient améliorer la sécurité des piétons.

20. Le Règlement s'appliquera dans un premier temps aux véhicules électriques et hybrides. Dans une deuxième phase, le groupe de travail informel s'emploiera à modifier le RTM pour qu'il couvre tous les véhicules peu bruyants, indépendamment de leur système de propulsion (par exemple les véhicules à moteur à explosion conventionnels).

21. Il est envisagé qu'au terme de son mandat initial (en février 2012) le groupe de travail informel sur les véhicules routiers peu bruyants (QRTV), qui relève du GRB, se consacre pleinement à l'élaboration du RTM. Le nouveau RTM devrait être établi en novembre 2014.

## C. Réglementations et directives en vigueur

22. Puisqu'il s'agit d'un nouveau domaine de préoccupation, il n'existe actuellement aucune réglementation pertinente connue à laquelle se référer. Toutefois, les normes, rapports de recherches et principes directeurs suivants seront pris en considération au cours de l'élaboration du nouveau RTM. Il sera également tenu compte d'autres documents qui pourraient être portés à l'attention du WP.29:

a) Research on Quieter Cars and the Safety of Blind Pedestrians, A Report to Congress, National Highway Traffic Safety Administration, U.S. Department of Transportation, Washington, octobre 2009;

b) Quieter Cars and the Safety of Blind Pedestrians: Phase I, John A. Volpe National Transportation Systems Center, DOT HS 811 304, avril 2010;

c) Guideline on measures against the quietness of hybrid vehicles, etc., Japon, septembre 2010;

d) *The United States Pedestrian Safety Enhancement Act of 2010*;

e) Principes directeurs relatifs aux mesures à prendre pour rendre audibles les véhicules hybrides et électriques du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules de la Commission économique pour l'Europe, tels qu'annexés à la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3) (ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.2, annexe 2).