

**Conseil économique et social**

Distr. générale  
12 avril 2016  
Français  
Original : anglais

**Commission économique pour l'Europe****Comité des transports intérieurs****Forum mondial de l'harmonisation  
des Règlements concernant les véhicules****169<sup>e</sup> session**

Genève, 21-24 juin 2016

Points 13 et 14 de l'ordre du jour provisoire

**Examen et vote par l'AC.3 de projets de Règlements techniques mondiaux,  
d'un projet de résolution spéciale et de projets d'amendements  
à des Règlements techniques mondiaux existants – Proposition  
de nouvelle résolution spéciale n° 2 (R.S.2)**

**Proposition de nouvelle résolution spéciale n° 2 (R.S.2)  
– Progrès dans la mise en œuvre de l'Accord de 1998****Communication des représentants des États-Unis d'Amérique,  
du Japon et de l'Union européenne\***

Le texte reproduit ci-après a été soumis par les représentants des États-Unis d'Amérique, du Japon et de l'Union européenne. Il a été établi à partir du document informel WP.29-168-08, distribué à la quarante-sixième session du Comité exécutif (AC.3) (ECE/TRANS/WP.29/1120, par. 101 à 103). Le présent projet de résolution spéciale a pour objet d'améliorer la mise en œuvre de l'Accord de 1998 et non pas de la modifier. Il est soumis à l'AC.3 pour examen et vote à sa session de juin 2016.

\* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2016-2017 (ECE/TRANS/254, par. 159, et ECE/TRANS/2016/28/Add.1, module 3.1), 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.

GE.16-05945 (F) 060516 100516



\* 1 6 0 5 9 4 5 \*

Merci de recycler



## Table des matières

	<i>Page</i>
I. Préambule.....	3
II. Résolution spéciale n° 2 – Progrès dans la mise en œuvre de l’Accord de 1998 .....	4
A. Introduction et résumé .....	4
B. Historique .....	4
C. Extraits choisis de l’Accord de 1998 .....	4
D. Amélioration de la mise en œuvre de l’Accord de 1998.....	7

## I. Préambule

1. Le Comité exécutif de l'Accord de 1998 (AC.3),
2. **DÉSIRANT** établir des règlements techniques mondiaux assurant de hauts niveaux de sécurité, de protection de l'environnement, d'efficacité énergétique et de protection contre le vol pour les véhicules à roues et les équipements et pièces qui peuvent être montés et/ou utilisés sur les véhicules à roues,
3. **CONSIDÉRANT** que l'Accord de 1998 concernant l'établissement de Règlements techniques mondiaux applicables aux véhicules à roues, ainsi qu'aux équipements et pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues, a été ouvert à la signature, à Genève, le 25 juin 1998,
4. **CONSIDÉRANT** que cet accord facilite, entre ses Parties contractantes, le commerce de véhicules à roues, d'équipements et de pièces auquel s'appliqueront des prescriptions harmonisées en matière de fonctionnement, conformément à la recherche de niveaux élevés de sécurité et de protection de l'environnement,
5. **AYANT À L'ESPRIT** la décision qu'il a prise à sa [quarante-septième] session de fournir par la présente résolution spéciale n° 2 (R.S.2) un cadre dans lequel les représentants du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) et les autres parties prenantes intéressées pourront examiner l'état de la mise en œuvre de l'Accord de 1998 et s'entendre sur les moyens de l'améliorer,
6. **CONSIDÉRANT** que la présente résolution spéciale a pour objet d'améliorer la mise en œuvre de l'Accord de 1998 et non pas de la modifier,
7. **CONSIDÉRANT** que la présente résolution spéciale ne doit pas modifier les règlements en vigueur des Parties contractantes à moins que celles-ci n'en décident autrement,
8. **CONSIDÉRANT** que la présente résolution spéciale n'a pas de caractère contraignant pour les Parties contractantes,
9. **RECOMMANDE** que les Parties contractantes et les parties prenantes intéressées fondent sur la présente résolution leurs travaux visant à améliorer la mise en œuvre de l'Accord de 1998 et consistant à : 1. Améliorer la méthode de sélection des activités à inscrire dans le programme de travail ; 2. Améliorer l'élaboration des RTM; et 3. Améliorer la transposition des RTM aux niveaux national et régional.

## II. Résolution spéciale n° 2 – Progrès dans la mise en œuvre de l'Accord de 1998

### A. Introduction et résumé

1. La présente résolution spéciale a pour objet de fournir un cadre dans lequel les représentants du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) et les autres parties prenantes intéressées puissent opérer pour améliorer la mise en œuvre de l'Accord de 1998.

2. Cette résolution a été soumise à la session de juin 2015 du WP.29, sous la forme d'un document informel intitulé « Livre blanc établi par trois parties ». Après avoir examiné la question et consulté un large éventail de parties prenantes, le Comité de gestion pour la coordination des travaux (AC.2) et le Comité exécutif de l'Accord de 1998 (AC.3) ont adopté les recommandations concertées.

### B. Historique

4. Administré par le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29), l'Accord de 1998 vise deux objectifs principaux. Comme indiqué dans son préambule, le premier est de favoriser l'élaboration de Règlements techniques mondiaux pouvant servir de base à l'instauration de Règlements nationaux harmonisés, garantissant un degré élevé de sécurité des véhicules, de protection contre le vol, de protection de l'environnement et de rendement énergétique. Le second objectif est de favoriser l'harmonisation des Règlements techniques en vigueur. Outre qu'elle accorde un degré de protection supplémentaire aux consommateurs, l'harmonisation que vise l'Accord peut aussi apporter des avantages économiques en réduisant les coûts qu'entraîne le respect des prescriptions et en supprimant les homologations faisant double emploi.

### C. Extraits choisis de l'Accord de 1998

« Préambule

*Les Parties contractantes,*

Ayant décidé d'adopter un Accord visant à établir, à l'échelle de la planète, un processus propre à favoriser l'élaboration de règlements techniques mondiaux garantissant un degré élevé de sécurité, de protection de l'environnement, de rendement énergétique et de protection contre le vol aux véhicules à roues ainsi qu'aux équipements et pièces qui peuvent être montés et/ou utilisés sur les véhicules à roues ;

Ayant décidé que ce processus devrait aussi favoriser l'harmonisation des règlements techniques existants, en reconnaissant le droit des autorités locales, nationales et régionales d'adopter et de faire appliquer des règlements techniques, dans les domaines de la santé, de la sécurité, de la protection de l'environnement, du rendement énergétique et de la protection contre le vol, qui soient plus stricts que ceux établis au niveau mondial :

...

*Article premier. Objet*

1.1 Le présent Accord a pour objet :

1.1.1 D'établir une procédure mondiale par laquelle les Parties contractantes de toutes les régions du monde puissent élaborer conjointement des règlements techniques mondiaux concernant la sécurité, la protection de l'environnement, le rendement énergétique et la protection contre le vol des véhicules à roues, ainsi que des équipements et pièces qui peuvent être montés et/ou utilisés sur ces véhicules ;

1.1.2 De faire en sorte que, lors de l'élaboration des règlements techniques mondiaux, on tienne dûment et objectivement compte des règlements techniques existants des Parties contractantes, mais aussi des Règlements de la CEE/ONU ;

1.1.3 De faire en sorte que soit objectivement prise en considération l'analyse des meilleures techniques disponibles, des avantages relatifs et du rapport coût/efficacité, selon les cas, dans l'élaboration des règlements techniques mondiaux ;

1.1.4 De veiller à la transparence des procédures servant à l'élaboration des règlements techniques mondiaux ;

1.1.5 D'atteindre des niveaux élevés de sécurité, de protection de l'environnement, de rendement énergétique et de protection contre le vol dans la communauté mondiale, et de garantir que les mesures prises au titre du présent Accord ne favorisent ni n'entraînent un abaissement de ces niveaux sur le territoire des Parties contractantes, y compris au niveau local ;

1.1.6 De réduire les obstacles techniques au commerce international en harmonisant les règlements techniques existants des Parties contractantes et les Règlements CEE/ONU, et en élaborant de nouveaux règlements techniques mondiaux concernant la sécurité, la protection de l'environnement, le rendement énergétique et la protection contre le vol des véhicules à roues, ainsi que des équipements et pièces qui peuvent être montés et/ou utilisés sur ces véhicules, conformément à la recherche de niveaux élevés de sécurité et de protection de l'environnement et aux autres objectifs définis ci-dessus ; et

1.1.7 De faire en sorte que, lorsque différents niveaux de sécurité sont requis pour faciliter les activités de certains pays en matière de réglementation, notamment des pays en développement, il en soit tenu compte dans l'élaboration et l'établissement de règlements techniques mondiaux. ».

5. Peu après l'entrée en vigueur de l'Accord, le Comité exécutif de l'Accord de 1998 (AC.3) s'est entendu sur un programme de travail initial portant sur les règlements nationaux en vigueur qui semblaient être faciles à harmoniser. On peut citer par exemple les Règlements sur les serrures de porte, l'éclairage, les vitrages et le freinage. Les Règlements en question ont été choisis en premier lieu pour donner aux Parties contractantes la possibilité de se familiariser avec les procédures du nouvel Accord qui nécessitent l'utilisation d'une méthode analytique axée sur les données pour élaborer des règlements.

6. À partir de 2014, nombre de ces règlements ont pu être harmonisés. Cependant, plusieurs difficultés imprévues sont apparues avec le temps. De nombreuses propositions contenues dans le programme de travail initial concernaient des règlements nationaux en vigueur depuis longtemps dont les prescriptions et les procédures d'essai étaient difficilement modifiables sans frais. Dans d'autres cas, les propositions n'ont pas été considérées comme importantes ou adaptées aux nouvelles priorités des Parties contractantes et n'ont donc pas bénéficié des financements ou soutiens nécessaires. C'est pour toutes ces raisons que plusieurs points ont été soit abandonnés soit ont été réglés beaucoup plus lentement que prévu, points qui sont énumérés ci-dessous :

**Groupe de travail de l'éclairage et de la signalisation lumineuse (GRE)**

Installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse (supprimé du programme de travail)

**Groupe de travail en matière de roulement et de freinage (GRRF)**

Freins des motocycles (achevé en novembre 2006)

Freins des voitures particulières (supprimé du programme de travail)

**Groupe de travail des dispositions générales de sécurité (GRSG)**

Vitrages de sécurité (mars 2008)

Commandes et moyens d'affichage (supprimé du programme de travail)

Classification, masses et dimensions des véhicules (juin 2005)

**Groupe de travail de la sécurité passive (GRSP)**

Sécurité des piétons (novembre 2008)

Ancrages inférieurs et sangle supérieure des systèmes de retenue pour enfants (supprimé du programme de travail)

Éléments de rétention des portes (novembre 2004)

Appuie-tête (mars 2008)

**Groupe de travail de la pollution et de l'énergie (GRPE)**

Cycle d'essai mondial harmonisé pour les véhicules utilitaires lourds (WHDC) (novembre 2006)

Cycle d'essai mondial harmonisé de mesure des émissions des motocycles (WMTC) (juin 2005)

Système d'autodiagnostic (pour véhicules utilitaires lourds) (novembre 2006)

Émissions hors cycle (juin 2009)

Engins mobiles non routiers (mesure des émissions de particules) (novembre 2009)

Vers 2007, le WP.29, à la lumière de l'expérience acquise avec les activités figurant initialement dans le programme de travail, a commencé à en intégrer de nouvelles afin d'éviter des difficultés semblables et de parvenir à un meilleur alignement avec les priorités réglementaires actuelles des Parties contractantes, activités qui sont énumérées ci-dessous :

**GRRF**

Contrôle électronique de stabilité (ajouté en 2007 et achevé en juin 2008)

Commandes et moyens d'affichage des motocycles (ajouté en 2009 et achevé en novembre 2011)

**GRSP**

Véhicules à hydrogène (ajouté en 2004 et achevé en juin 2013)

Choc latéral contre un poteau (ajouté en 2010 et achevé en novembre 2013)

Véhicules électriques (ajouté en 2013, en cours)

Appuie-tête, phase 2 (en cours)

Sécurité des piétons, phase 2 (en cours)

#### **GRPE**

Procédure d'essai mondiale harmonisée pour véhicules légers (ajouté en 2007 et achevé en mars 2014)

Véhicules électriques (environnement) (en cours)

Trois amendements aux RTM concernant l'environnement en vigueur (en cours)

#### **Groupe de travail du bruit (GRB)**

Véhicules routiers silencieux (ajouté en 2013, en cours).

7. Bien que l'élaboration de RTM se soit accélérée grâce aux nouvelles activités ajoutées au programme de travail, il reste encore des progrès à faire. Aujourd'hui, plus de quinze ans après l'adoption de l'Accord de 1998, 16 RTM seulement ont vu le jour. En outre, ainsi que l'a reconnu le WP.29 à sa session de mars 2014, la grande majorité des Parties contractantes à l'Accord ne s'acquittent pas de leur obligation de notifier selon quelles modalités elles transposent les RTM dans leur législation nationale. Par ailleurs, on se rend compte que les RTM ne sont pas systématiquement transposés dans la législation nationale de toutes les parties contractantes à l'Accord.

8. On trouvera dans la présente résolution spéciale les idées proposées par les États-Unis d'Amérique, le Japon et l'Union européenne pour favoriser la discussion et inciter toutes les parties prenantes intéressées à faire des propositions pour accélérer la mise en œuvre de l'Accord de 1998.

### **D. Amélioration de la mise en œuvre de l'Accord de 1998**

9. Les progrès des RTM ont été décevants principalement à cause de certaines Parties contractantes qui ont tardé à les transposer dans leur législation nationale. À leur décharge, il faut dire que les Parties contractantes ne disposent ni du personnel nécessaire ni des fonds pour financer les voyages. Une solution serait peut-être d'adapter le programme de travail aux priorités et aux ressources des Parties contractantes ou encore d'assurer une meilleure compatibilité entre les systèmes législatifs nationaux et le processus d'adoption des RTM. À aucun moment il ne faut oublier que l'Accord vise à « obtenir un degré élevé de sécurité, de protection de l'environnement, de rendement énergétique et de protection contre le vol dans le monde entier ». En outre, il faut reconnaître que compte tenu de leur situation particulière, certaines Parties contractantes sont obligées de donner la priorité aux RTM susceptibles de se traduire par une amélioration de la sécurité et de la protection de l'environnement, mais aussi aux avantages économiques découlant d'une harmonisation. Pour parvenir à un équilibre entre ces priorités et les ressources disponibles, il se peut qu'il faille s'entendre sur une réduction du programme de travail qui supprimerait certaines activités pour mieux se concentrer sur un petit nombre d'activités importantes.

10. L'amélioration de la mise en œuvre de l'Accord de 1998 pourrait se faire dans trois directions qui sont détaillées ci-dessous :

**1. Améliorer la méthode de sélection des activités à inscrire dans le programme de travail**

- a) Privilégier les activités prioritaires pour les Parties contractantes, essentiellement compte tenu des avantages qu'elles représenteraient pour la sécurité et l'environnement ;
- b) Inciter les Parties contractantes à échanger des renseignements sur la façon dont elles planifient leur réglementation et leur programme de recherche afin de se trouver des points communs ;
- c) Organiser chaque année, à l'occasion d'une des sessions du WP.29, un examen approfondi auquel participeraient toutes les Parties contractantes intéressées, en vue de définir des priorités à moyen et à long terme ;
- d) Ajouter des activités relevant de nouveaux domaines, notamment de nouvelles technologies en matière de sécurité et de protection de l'environnement ;
- e) Veiller à recenser tous les besoins de recherche et à achever les recherches avant de rédiger la partie réglementaire (partie B) de tout RTM ;
- f) Éviter en général de s'intéresser aux RTM qui n'apporteront que peu d'avantages, qui ne sont pas prioritaires, qui risquent d'entraîner trop de frais ou qui risquent de devenir moins intéressants à court terme ;
- g) Malgré ce qui précède, reconnaître la nécessité de soutenir et d'engager des activités pouvant paraître non prioritaires pour quelques Parties contractantes mais d'une haute importance pour d'autres.

**2. Améliorer l'élaboration des RTM**

- a) Définir un mandat, des délais et des résultats clairs et convenus à l'avance ;
- b) S'assurer que des ressources suffisantes sont disponibles pour mener à bien le travail ;
- c) Tenir compte des restrictions réglementaires concernant les mesures à prendre et les délais à respecter ;
- d) Tenir régulièrement des réunions de haut niveau (avec les représentants des gouvernements et/ou des parties prenantes) pour suivre les progrès et résoudre les problèmes ;
- e) Veiller à l'application des prescriptions contenues dans l'Accord de 1998 concernant les préambules analytiques axés sur les données, les recherches fouillées et les études de rentabilité (tout en tenant compte du fait que, pour les technologies plus récentes, il pourrait être nécessaire de trouver d'autres justifications) ;
- f) S'efforcer tout particulièrement de faciliter les réunions des groupes de travail et des experts grâce à des vidéoconférences afin de réduire les coûts des voyages et d'accélérer la solution des problèmes ;
- g) Se concerter pour suspendre les activités concernant les RTM qui sont devenues moins prioritaires, moins pertinentes ou qui ne peuvent être soutenues par des Parties contractantes faute de ressources ;
- h) S'efforcer de réduire au minimum l'utilisation des options et/ou des modules dans les RTM, en vue de prévoir le moins possible d'éléments facultatifs, tout en reconnaissant leur nécessité dans des cas très limités, en laissant le choix de l'équipement ou des installations d'essai. Par «option», on entend les différentes procédures d'essai qui peuvent être utilisées pour vérifier le respect d'une même prescription réglementaire. Par



« modules », on entend les prescriptions réglementaires que les Parties contractantes peuvent adopter en sus de l'ensemble de prescriptions fondamentales. Les éventuelles divergences d'interprétation ou situations liées à l'utilisation des options ou des modules seront réglées selon les modalités fixées au présent alinéa ou à travers une plus grande harmonisation ;

- i) Reconnaître la nécessité de plusieurs niveaux de rigueur.

### **3. Améliorer la transposition des RTM aux niveaux national et régional**

- a) Faire participer toutes les Parties contractantes (y compris le public) à tout le processus d'élaboration des RTM ;
  - b) Accorder des ressources suffisantes pour que la transposition soit menée à bien ;
  - c) Soumettre des rapports de situation annuels à temps, qui décrivent les mesures prises pour transposer les RTM dans la législation nationale ;
  - d) S'entendre sur l'objectif général de parvenir à transposer le nombre maximum de RTM et s'en tenir à cet objectif ;
  - e) Réfléchir aux mesures propres à adapter le système législatif national aux objectifs mentionnés ci-dessus ;
  - f) Reconnaître la nécessité de prévoir plusieurs niveaux de rigueur dans la législation nationale ;
  - g) Évaluer régulièrement le degré de transposition des RTM dans la législation nationale et, si nécessaire, l'augmenter.
-