

COMMISSION ÉCONOMIQUE DES NATIONS UNIES POUR L'EUROPE

Ce que la CEE-ONU fait pour vous



... la sécurité
de votre véhicule

La CEE-ONU veut accroître votre sécurité sur la route comme dans votre propre véhicule. Elle aborde également les problèmes environnementaux tels que le bruit et la pollution. Romain Hubert, de la Section de la technologie, Division des transports de la CEE-ONU, explique comment la CEE-ONU travaille au développement de véhicules plus propres et plus sûrs.



En quoi consiste votre travail ?

Je suis le secrétaire de deux des groupes de travail subsidiaires au Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29). Le premier s'occupe de la pollution et de l'énergie (GRPE), le second des dispositions générales de sécurité (GRSG). Les quatre autres traitent du bruit (GRB), de l'éclairage et de la signalisation lumineuse (GRE), du roulement et du freinage (GRRF) et de la sécurité passive (GRSP). Ces groupes gèrent activement un ensemble de règlements de la CEE-ONU concernant la sécurité active et passive des véhicules à moteur et de leurs remorques. Ils s'occupent également de la protection environnementale en limitant leurs émissions sonores et émissions de gaz polluants. En 1958, WP.29 a adopté un

Accord comme cadre légal pour les règlements sur les véhicules. Ces règlements comprennent des prescriptions techniques uniformes d'homologation et la reconnaissance réciproque d'homologation des véhicules. L'Accord de 1958 vise à garantir un niveau élevé de sécurité et de performance environnementale, ainsi qu'à réduire les barrières commerciales pour les véhicules en harmonisant les exigences techniques sur la construction des véhicules.

Pour quelle raison existe-t-il deux accords similaires sur la construction des véhicules ?

L'Accord de 1958 a été révisé en 1995 de façon à l'ouvrir au monde entier et à donner aux pays la possibilité d'y adhérer indépendamment de leur procédure de certification (homologation par type ou autocertification). Toutefois,

les États-Unis ne pouvaient accepter la reconnaissance mutuelle sous l'Accord de 1958. C'est pourquoi ils ont proposé l'Accord mondial de 1998, un nouvel accord sans procédures administratives.

L'Accord mondial de 1998 ne remplace pas l'Accord de 1958, mais lui est parallèle. D'ailleurs, on l'appelle aussi l'Accord parallèle.

Ces deux Accords sont liés à des prescriptions techniques spécifiant la méthode d'essai des véhicules, des pièces et des équipements ainsi que les exigences en termes de performance (comme les limites d'émission de polluants par le moteur). En général, ces exigences techniques bénéficient de la plus grande rigueur dans le monde entier.

Pendant, il existe une différence majeure entre ces deux Accords. Dans les Règlements de la CEE-ONU annexés à l'Accord de 1958, les procédures administratives sont définies en plus des provisions techniques. Ces procédures administratives se rapportent à la procédure de certification (ou homologation par type), la procédure de conformité de la production (COP) et la reconnaissance mutuelle des homologations par les parties contractantes. Ces procédures administratives ne font pas partie de l'Accord de 1998 et sont laissées au libre-arbitre de chaque partie contractante.

L'Accord de 1958 compte actuellement 46 parties contractantes, contre 27 pour l'Accord de 1998.

Pourquoi certains pays comme l'Australie adoptent-ils l'Accord de 1958 et pas celui de 1998 ?

La plupart des pays souhaitent bénéficier des procédures administratives en plus des prescriptions techniques et des exigences de performance. L'Accord de 1958 a aussi bien évolué depuis sa création. Il compte aujourd'hui 125 Règlements annexés, alors que seulement 5 règlements techniques mondiaux (rtm) ont été établis sous l'Accord de 1998. Par conséquent, la majorité des pays préfère adhérer à l'Accord de 1958, voire aux deux.

Alors pourquoi les pays signataires de l'Accord de 1958 signeraient-ils l'Accord de 1998 ?

Lorsque le besoin d'un nouveau Règlement se fait sentir, le Forum mondial commence par développer un rtm (si applicable) comprenant des prescriptions techniques ainsi que des exigences de performance à établir sous l'Accord de 1998. Ces prescriptions seront ensuite adoptées, simultanément aux procédures administratives, en tant que nouveau Règlement sous l'Accord de 1958.

Devenir partie contractante à l'Accord de 1998 est à la fois un avantage et un privilège qui permet d'être directement impliqué dès les premières étapes de l'élaboration des nouveaux règlements. Les parties contractantes peuvent ainsi influencer les règlements futurs abordés dans les différents groupes de travail subsidiaires au Forum mondial.

... la sécurité
de votre véhicule

Comment se passent la préparation et l'élaboration des règlements dans le cadre de ces accords ?

Les groupes de travail ébauchent de nouveaux règlements ou des amendements aux règlements existants. Les amendements sont nécessaires pour adapter les prescriptions des règlements aux progrès techniques en introduisant de nouvelles technologies et des exigences plus rigoureuses pour les véhicules. Les projets de règlements ou d'amendements sont ensuite soumis au Forum mondial pour examen et adoption. Un vote formel du comité administratif ou exécutif décide de l'adoption finale ou de l'établissement d'un règlement selon les dispositions de l'accord concerné.

Ce processus prend-il beaucoup de temps ?

Tout dépend de la priorité du sujet abordé et de la disponibilité des données (c'est-à-dire les règlements nationaux existants, les études scientifiques, etc.). Par exemple, l'Accord mondial de 1998 est entré en vigueur en 2000. Les groupes de travail se sont ensuite lancés dans l'élaboration des rtm. Le premier rtm sur les serrures et organes de fixation des portes (rtm No 1) a été adopté en novembre 2004, le rtm No 2 sur le Cycle d'essais harmonisé à l'échelle mondiale des émissions de motocycles en juin 2005. Lors de sa session en novembre 2006, le Forum mondial a établi 3 rtm supplémentaires (sur les émissions de polluants des moteurs de poids lourds, leurs systèmes de diagnostic embarqué - OBD, les systèmes de freinage des motocycles).

Après adoption d'un règlement, quelles sont les obligations pour les pays signataires ?

Si un nouveau règlement est adopté dans le cadre de l'un des accords, les parties contractantes doivent initier la transposition du nouveau règlement dans leur législation nationale et régionale en tenant compte des dispositions de l'accord. La procédure de transposition diffère en fonction des accords et dépend

de la législation régionale ou nationale de la partie contractante.

Les gouvernements veillent donc à l'application des règlements ?

Oui, l'application des règlements ou règles dans le cadre d'un accord administré par le Forum mondial est sous l'entière responsabilité des parties contractantes. Chaque partie contractante décide d'adopter ou non un règlement ou une règle. Si une partie contractante décide d'adopter un règlement, elle est obligée de l'appliquer et de le respecter.

Combien de règlements produisez-vous en moyenne chaque année ?

En 2006, en plus de l'adoption de 2 nouveaux Règlements dans le cadre de l'Accord de 1958 et de l'inscription au Registre mondial de 3 nouveaux rtm dans le cadre de l'Accord mondial de 1998, nous avons envisagé et adopté 150 propositions d'amendements aux règlements existants.

Préparez-vous les mêmes règlements pour tous les pays ou bien différents d'un pays à l'autre ?

Dans le cadre de chacun des accords administrés par WP.29, un règlement est le même pour toutes les parties contractantes. Certains règlements (comme les rtm) peuvent néanmoins comporter des options concernant les exigences techniques spécifiques pour assurer un niveau de sécurité et de rigueur, dans le but de prendre en compte les besoins des pays en voie de développement. Dans un tel cas, les parties contractantes doivent choisir l'une des options lorsqu'elles transposent le règlement à leur législation nationale.

Arrive-t-il souvent que les pays ne signent pas un règlement ?

Avant 1995, les parties contractantes à l'Accord de 1958 devaient notifier le Secrétaire général qu'ils avaient intégré un règlement à leur législation nationale suite à son adoption. A cette époque, entre 10 et 20 % des parties contractantes ne signaient pas les nouveaux règlements. Après révision de l'Accord de 1958 en 1995, la procédure de notification pour l'application d'un nouveau règlement par les parties contractantes s'est trouvée simplifiée. Aujourd'hui, seulement 5 % des parties contractantes refusent d'appliquer un règlement adopté par WP.29.

Les règlements sont-ils respectés par toutes les entreprises et tous les fabricants ?

Les fabricants de véhicules ont un intérêt direct à se conformer aux exigences des Règlements de la CEE-ONU annexés à l'Accord de 1958. Cela leur permet en effet d'accéder au marché mondial de l'automobile grâce à la reconnaissance mutuelle de l'homologation. Si les véhicules, les pièces et les équipements



sont homologués suivant les dispositions des Règlements de la CEE-ONU, ils sont pourvus d'un marquage E et peuvent être mis sur le marché de tous les pays appliquant ces Règlements, et ce sans être soumis à d'autres essais. C'est un avantage considérable qui provient de la reconnaissance mutuelle des homologations dans l'Accord de 1958.

Existe-t-il un lien avec la protection de l'environnement ?

La plupart des véhicules en service dans le monde entier sont propulsés par des moteurs à combustion interne qui fonctionnent au diesel ou à l'essence. Les moteurs de ces véhicules émettent des polluants qui sont l'une des sources principales de polluants dans l'atmosphère. Les émissions sonores de ces moteurs posent un second problème environnemental. Par conséquent, les activités du Forum mondial sur la réduction des émissions de polluants et émissions sonores sont étroitement liées à la protection environnementale. Les groupes de travail de la pollution et de l'énergie (GRPE) et du bruit (GRB) sont particulièrement impliqués dans ces sujets et sont tous les deux bien représentés par les experts gouvernementaux des ministères des transports et de l'environnement.

Le Forum mondial a récemment adopté de nouvelles méthodes de mesure pour déterminer le niveau sonore des véhicules à moteur. De même, le GRB travaille actuellement sur les motocycles et, en sus, à l'insertion de nouvelles valeurs limites pour la réduction du niveau sonore de ces véhicules.

Le GRPE a élaboré de nouveaux règlements sur les prescriptions techniques pour les véhicules utilisant le gaz de pétrole liquéfié (GPL) ou le gaz naturel comprimé (GNC) pour leur système de propulsion. Il a encore développé des méthodes d'essai pour mesurer les émissions de polluants gazeux et considérablement réduit les limites d'émission pour toutes les catégories de véhicules. Parallèlement, les Règlements de la CEE-ONU ont promu l'utilisation de carburants non conventionnels. Ils permettent la construction de véhicules électriques et hybrides utilisant l'électricité comme énergie complémentaire ou alternative.

Les amendements successifs des Règlements de la CEE-ONU ont eu pour conséquence des réductions significatives – de 95 à 97 % - des limites d'émission de CO, HC et NOx pour les nouvelles voitures particulières en comparaison avec les limites établies dans les années 70. Cela signifie que les limites d'émission les plus récentes établies par les Règlements de la CEE-ONU pour ces polluants sont plus de vingt fois inférieures aux limites établies il y a trente ans.

La prochaine étape importante pour le GRPE concerne le développement de nouvelles exigences pour les véhicules à hydrogène et à pile à combustible dans le cadre de l'Accord de 1998. Cependant, le projet d'un règlement technique mondial n'est pas attendu avant 2012 en raison de la complexité du sujet.

Pour plus d'informations :

<http://www.unece.org/trans/main/welcwp29.htm>

COMMISSION ECONOMIQUE DES NATIONS UNIES POUR L'EUROPE

Service de l'information
Palais des Nations
CH – 1211 Genève 10, Suisse

Tél : +41 (0)22 917 44 44

Fax : +41 (0)22 917 05 05

Mél : info.ece@unece.org

Site Internet : www.unece.org