

6 avril 2011

---

## **Registre mondial**

**Élaboré le 18 novembre 2004 conformément à l'article 6 de l'Accord concernant l'établissement de règlements techniques mondiaux applicables aux véhicules à roues, ainsi qu'aux équipements et pièces qui peuvent être montés et/ou utilisés sur les véhicules à roues (ECE/TRANS/132 et Corr.1) en date, à Genève, du 25 juin 1998**

## **Additif 6: Règlement technique mondial No 6**

**Vitrages de sécurité pour véhicules à moteur et leurs équipements**

### **Amendement 1 - Appendice 1**

### **Proposition et rapport conformément à l'article 6, paragraphe 6.3.7 de l'Accord**

- Proposition d'amendements au règlement technique mondial n° 6 (Vitrage de sécurité) (ECE/TRANS/WP.29/AC.3/27).
- Rapport sur la proposition de l'amendement 1 au règlement technique mondial n° 6 (vitrages de sécurité) (ECE/TRANS/WP.29/2011/44).



**NATIONS UNIES**

## **Proposition d'amendements au Règlement technique mondial n° 6 (Vitrage de sécurité)**

### **I. Argumentation technique et justification**

#### **A. Introduction**

1. La présente proposition a pour objet de modifier le Règlement technique mondial (RTM) n° 6 concernant les vitrages de sécurité pour les véhicules automobiles et leurs équipements.
2. Les dispositions techniques du RTM n° 6 visent à offrir au conducteur une bonne visibilité sans déformer la vision. Elles visent aussi à empêcher que des objets extérieurs projetés contre le vitrage pénètrent dans l'habitacle et que les occupants soient éjectés en cas de choc.
3. Les Parties contractantes ont décidé par consensus, le 12 mars 2008, de faire figurer dans le Registre mondial la proposition de projet de Règlement technique mondial (ECE/TRANS/WP.29/2008/47). Ce projet a été publié sous la cote ECE/TRANS/180/Add.6 et appendice 1.
4. À la session de mars 2008 du Comité exécutif, la Communauté européenne a, en tant que Partie contractante à l'Accord mondial de 1998, voté en faveur de l'élaboration de ce Règlement technique mondial.
5. À partir du 19 novembre 2008, la Commission européenne a commencé à procéder à des consultations en vue d'inclure les dispositions techniques du RTM n° 6 dans le Règlement n° 43 de la CEE. En effet, l'Union européenne a l'intention d'abroger sa propre législation sur les vitrages de sécurité et de la remplacer par ce Règlement tel qu'il aura été modifié.
6. Le 2 avril 2009, l'Association européenne des fournisseurs de l'automobile (CLEPA) et l'association Glass for Europe (GFE, ex-GPVP, Association of Flat Glass manufacturers) qui regroupent les principales entreprises actives dans le secteur automobile, AGC Glass Unlimited, Pilkington NSG Group flat glass business, Saint-Gobain Vitrage, SISECAM, ainsi que Guardian Europe ont attiré l'attention de la Commission européenne sur les conséquences qu'aurait le transfert dans le Règlement n° 43 de la CEE des prescriptions générales sur les marques figurant au paragraphe 4 de la partie B du RTM n° 6.

#### **B. Justification des modifications**

7. L'unique modification peut être résumée comme suit:  
Modifier le «Paragraphe 4.1.2 Marques d'identification».
8. Lorsqu'il s'agit de vitrages de sécurité, le marquage indique la nature et les principales caractéristiques des matériaux. Il permet d'identifier clairement les produits installés sur le véhicule, ce qui facilite les contrôles effectués par les autorités chargées de l'homologation du type de véhicule ou de l'immatriculation des véhicules. Ces mécanismes fonctionnent en Europe depuis des décennies à la satisfaction des pouvoirs publics et de l'industrie. C'est sur cette base que le groupe d'experts des vitrages de sécurité a décidé

d'inclure cette nomenclature dans la proposition de RTM. À ce moment-là, la logique de la séquence des nombres était reconnue et acceptée.

9. Le principal élément permettant d'identifier la nature du vitrage de sécurité est le chiffre romain placé au début de la marque. Dans les Parties contractantes appliquant le Règlement n° 43, ce chiffre complète le numéro d'homologation correspondant à l'homologation accordée au type de vitrage de sécurité (voir exemple dans l'annexe du présent document).

10. Il s'avère que la nomenclature utilisée dans le RTM n° 6 diffère légèrement de celle utilisée dans la version actuelle du Règlement CEE n° 43.

11. Il ressort d'une évaluation approfondie des prescriptions techniques figurant dans le RTM n° 6 qu'il suffirait d'apporter un petit nombre de modifications techniques de fond à la législation européenne actuelle. En conséquence, d'un point de vue pratique, les constructeurs auraient juste à actualiser leurs homologations après que le RTM n° 6 aura été transposé dans le Règlement CEE n° 43. Dans la plupart des cas, il suffirait d'actualiser les certificats d'homologation de type. Une telle opération ne nécessiterait pas que soit modifié le numéro d'homologation de type ou la marque.

12. En ce qui concerne la production des pare-brise et des vitrages, il ne serait pas nécessaire de modifier le marquage des produits ni par conséquent les outils de production.

13. Par contre, si le système de codification des vitrages de sécurité devait être modifié à cause de la transposition du RTM dans le Règlement CEE n° 43, la plupart des marques en seraient affectées. Il faudrait en conséquence procéder à un nombre considérable d'adaptations des outils de production, ce qui entraînerait une augmentation des coûts pour des avantages négligeables.

14. En outre, le fait d'avoir différentes marques pour le même produit physique risquerait d'être source de confusion pour tout le monde.

15. Lorsqu'elle a examiné les arguments avancés par les associations professionnelles du secteur, la Communauté européenne a noté qu'à ce jour il n'avait pas été procédé à la transposition du RTM n° 6. Elle peut donc considérer qu'aucune modification du processus de production n'a encore été prévue, ce qui donne aux Parties contractantes suffisamment de marge de manœuvre et de temps pour réexaminer la nomenclature du système de codification.

16. Dans sa proposition, la Communauté européenne a cherché à réduire le plus possible le nombre de modifications, comme en témoigne l'exemple donné dans l'annexe du présent document pour illustrer les modifications qu'il faudrait apporter au marquage des vitrages en verre trempé.

17. En résumé, la présente proposition a pour objet d'introduire une nomenclature révisée dans le paragraphe 4.1.2 («Marques d'identification») de la partie B du RTM n° 6, ce qui permettrait d'aligner ses marques sur le système actuellement utilisé pour les vitrages de sécurité conformes au Règlement CEE n° 43.

18. Les Parties contractantes appliquant le Règlement CEE n° 43 n'auraient donc pas à modifier les marques actuelles.

19. On trouvera dans l'annexe du présent document un exemple de la manière dont les Parties contractantes appliquant le Règlement CEE n° 43 devraient modifier la structure de la marque.

## Annexe<sup>1</sup>

### I. Modification de la marque d'homologation de type conformément au Règlement CEE n° 43

#### A. Marque actuelle



**43 R - 002439**

Numéro d'homologation pour un vitrage en verre trempé uniforme conformément aux dispositions actuelles du Règlement CEE n° 43.

#### B. Future marque



**43 R - 002439**

Numéro d'homologation pour le même vitrage conformément au futur Règlement CEE n° 43 (c'est-à-dire conformément au RTM n° 6).

---

<sup>1</sup> Cette annexe ne fait pas partie de la proposition. Elle a pour seul but d'illustrer le problème soulevé.

## II. Propositions d'amendements au RTM n° 6

Paragraphe 4.1.2.1 à 4.1.2.3, modifier comme suit:

- «4.1.2.1 Marques d'identification des pare-brise.
- 4.1.2.1.1 "II" pour les pare-brise en verre feuilleté.
- 4.1.2.1.2 "~~III~~" "IV" pour les pare-brise à feuilles verre-plastique.
- 4.1.2.2 Marques d'identification des vitres.
- 4.1.2.2.1 "F" "Aucun symbole n" est requis pour les vitres en verre à trempe uniforme.
- 4.1.2.2.2 "~~IV~~" "XI" pour les vitres en verre feuilleté.
- 4.1.2.2.3 «~~V~~» "VI" pour les doubles vitrages.
- ~~4.1.2.2.4 "VI" pour les vitres à feuilles verre plastique.~~
- 4.1.2.3 Autres marques d'identification.
- 4.1.2.3.1 Les vitrages doublés de matière plastique doivent porter la marque "/P" après celle requise au paragraphe 4.1.2.1 ou 4.1.2.2, par exemple, II/P.
- 4.1.2.3.2 Les vitrages ayant un coefficient de transmission de la lumière inférieur à 70 % doivent porter la marque "~~RLT~~" "V" après celle requise au paragraphe 4.1.2.2, par exemple I/RLT.
- 4.1.2.3.3 Si un vitrage doit porter à la fois les marques "/P" et "~~RLT~~" "V", la marque requise au paragraphe 4.1.2.3.1 doit précéder celle requise au paragraphe 4.1.2.3.2.».

## **Rapport sur la proposition de l'amendement 1 au règlement technique mondial n° 6 (vitrages de sécurité)**

### **I. Introduction**

20. La présente proposition a pour objet de modifier le Règlement technique mondial (rtm) n° 6 concernant les vitrages de sécurité pour les véhicules automobiles et leurs équipements (ci-après nommés vitrages de sécurité).

21. Les dispositions techniques du rtm n° 6 visent à offrir au conducteur une bonne visibilité de la route sans déformer la vision. Elles visent aussi à empêcher que des objets extérieurs ou des pierres projetés contre le vitrage pénètrent à grande vitesse dans l'habitacle et que les occupants soient éjectés à travers le pare-brise en cas de choc.

22. Les Parties contractantes ont décidé par consensus, le 12 mars 2008, de faire figurer dans le Registre mondial le projet de Règlement technique mondial sur les vitrages de sécurité (ECE/TRANS/WP.29/2008/47). Ce projet a été publié sous la cote ECE/TRANS/180/Add.6 et appendice 1.

23. À la session de mars 2008 du Comité exécutif de l'Accord de 1998 (AC.3), l'Union européenne a, en tant que Partie contractante, voté en faveur de l'élaboration de ce Règlement technique mondial.

24. Le 19 novembre 2008, la Commission européenne a entamé des consultations en vue d'inclure les dispositions techniques du RTM n° 6 dans le Règlement n° 43 de la CEE. Dans le cadre de sa politique de simplification de la législation de l'Union européenne dans le secteur automobile, la Directive 92/22/CE sur les vitrages de sécurité serait abrogée à compter du 1er novembre 2014 et les prescriptions du Règlement n° 43, comme modifiées, deviendraient obligatoires.

25. Le 2 avril 2009, l'Association européenne des fournisseurs de l'automobile (CLEPA) et l'association Glass for Europe (GFE, ex-GPVP, Association of Flat Glass manufacturers) qui regroupent les principales entreprises actives dans le secteur automobile, à savoir AGC Glass Unlimited, Pilkington NSG Group flat glass business, Saint-Gobain Vitrage, SISECAM, ainsi que Guardian Europe, ont attiré l'attention de la Commission européenne sur les conséquences qu'aurait pour l'industrie du verre le transfert de certaines prescriptions du RTM n° 6 dans le Règlement n° 43 de la CEE.

26. L'industrie du verre a en particulier relevé que les prescriptions générales concernant le marquage qui figuraient dans le paragraphe 4 de la partie B du RTM n° 6 posaient de sérieux problèmes. Sur le plan pratique, l'industrie se verrait obligée de modifier la plupart des marquages qui indiquaient la nature du verre.

27. À cet égard, les prescriptions du Règlement n° 6 diffèrent sensiblement de celles du Règlement n° 43 qui est couramment appliqué dans de nombreuses Parties contractantes et en particulier dans les 27 pays membres de l'Union européenne.

28. Le marquage en question indique la nature et les principales caractéristiques des matériaux des vitrages de sécurité au moyen d'un chiffre romain et d'autres symboles. Il permet d'identifier clairement les produits installés sur le véhicule, facilitant ainsi les contrôles effectués par les pouvoirs publics chargés de l'homologation du type de véhicule ou de l'immatriculation des véhicules. Ces pratiques prévalent en Europe depuis des décennies à la satisfaction des autorités.

29. Sur cette base, le groupe d'experts, qui avait élaboré un projet de proposition sur les vitrages de sécurité, a décidé d'inclure cette nomenclature dans la proposition de RTM. À ce moment-là, la logique de la suite des nombres était reconnue et acceptée.
30. Le principal élément permettant d'indiquer la nature du vitrage de sécurité est le chiffre romain placé au début de la marque. Dans les Parties contractantes appliquant le Règlement n° 43, ce chiffre complète le numéro correspondant à l'homologation accordée au type de vitrage de sécurité (voir un exemple type à l'annexe I du document ECE/TRANS/WP.29/AC.3/27).
31. La comparaison des prescriptions techniques utilisées dans le RTM n° 6 avec celles de la version actuelle du Règlement CEE n° 43 révèle qu'il suffirait d'apporter un petit nombre de modifications d'ordre technique à la législation actuelle. En conséquence, d'un point de vue pratique, les fabricants de vitrages de sécurité auraient simplement à actualiser leurs homologations après que le RTM n° 6 aura été transposé dans le Règlement CEE n° 43. Dans la plupart des cas, il suffirait d'actualiser la documentation technique, opération qui ne nécessiterait pas que soient modifiés le numéro d'homologation de type ni la marque devant figurer sur les vitres ou sur les pare-brise.
32. En ce qui concerne le processus de production, il ne serait pas nécessaire de modifier le marquage des produits ni par conséquent les outils de production.
33. Toutefois, si la nomenclature des matériaux employés pour les vitrages de sécurité devait être modifiée à cause de la transposition du RTM dans le Règlement CEE n° 43, la plupart des marques en seraient affectées, la principale conséquence étant qu'il faudrait procéder à un nombre considérable d'adaptations des outils de production, qui conduiraient à une augmentation des coûts mais ne présenteraient aucun avantage.
34. En outre, le fait d'avoir différentes marques pour le même produit physique pourrait être source de confusion.
35. Lorsqu'elle a examiné les arguments avancés par les associations professionnelles du secteur, l'Union européenne a pris en compte qu'à ce moment la transposition du RTM n° 6 n'était pas achevée. Elle a donc estimé plus simple de supposer que les modifications du processus de production n'avaient pas encore été prévues, permettant aux Parties contractantes de disposer de suffisamment de temps pour réexaminer la nomenclature du système de codification.
36. Au vu de ce qui précède, l'Union européenne a décidé de soumettre une proposition à l'AC.3 en vue de modifier le marquage dans le RTM n° 6.

## **II. Historique de la soumission de la proposition**

37. La proposition visant à élaborer un amendement à apporter au RTM n° 6 a été présentée initialement, en tant que document informel WP.29-148-09, à l'AC.3 pour que celui-ci l'examine comme il convenait au cours de la cent-quarante-huitième session du WP.29 (23 au 26 juin 2009).
38. Le 28 août 2009, ce document s'est vu attribuer la cote ECE/TRANS/WP.29/2009/125 et il a été présenté à l'AC.3 pour examen au titre du paragraphe 6.4 de l'Accord.
39. L'AC.3 a accepté d'élaborer cet amendement (ECE/TRANS/WP.29/AC.3/27) et a prié le GRSG de définir le contenu technique de la proposition et de rédiger le projet de rapport technique.

40. Au cours de la cent-cinquantième session du WP.29 (9 au 12 mars 2010), le Président du GRSG a fait savoir que la proposition serait examinée par le GRSG à sa quatre-vingt-dix-huitième session (3 au 7 mai 2010).

41. Le document ECE/TRANS/WP.29/AC.3/27 a été examiné au cours de la réunion du GRSG le 4 mai 2010. Il a reçu l'appui des experts du Canada, de la Corée, des Etats-Unis d'Amérique, de la Fédération de Russie, de l'Inde, du Japon et de la République populaire démocratique de Chine. Le GRSG a invité l'expert de la Commission européenne à élaborer une proposition officielle avec un projet de rapport afin qu'il puisse l'examiner à sa quatre-vingt-dix-neuvième session.

42. Le GRSG a adopté à sa quatre-vingt-dix-neuvième session le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2010/31 ainsi que le présent rapport et est convenu de le présenter pour examen par le WP.29 et l'AC.3 à leur session de mars 2011.

### **III. Contenu de la proposition**

43. L'unique modification consiste à modifier le paragraphe 4.1.2 sur les marques d'identification.

44. Dans sa proposition, la Commission européenne a accordé une attention particulière à réduire le plus possible le nombre de modifications, comme en témoigne l'exemple donné à l'annexe I du document ECE/TRANS/WP.29/AC.3/27 pour illustrer les modifications qu'il faudrait apporter au marquage des vitres en verre trempé.

45. En résumé, la présente proposition a pour objet d'introduire une nomenclature révisée dans le paragraphe 4.1.2 («Marques d'identification») de la partie B du RTM n° 6, qui permettrait d'aligner ses marques sur le système actuellement utilisé pour les vitrages de sécurité conformes au Règlement CEE n° 43.

46. Les Parties contractantes appliquant le Règlement CEE n° 43 n'auraient donc pas à modifier les marques actuelles.