



Conseil économique et social

Distr. générale
20 juillet 2012
Français
Original: anglais

Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules

158^e session

Genève, 13-16 novembre 2012

Point 16.10 de l'ordre du jour provisoire

**État d'avancement de l'élaboration de nouveaux Règlements techniques
mondiaux ou d'amendements à des Règlements techniques mondiaux
existants – Projet de RTM sur les véhicules routiers silencieux**

Autorisation d'élaboration d'un Règlement technique mondial sur les véhicules routiers silencieux

Communication du représentant des États-Unis d'Amérique*

On trouvera ci-après le texte d'une proposition d'élaboration d'un nouveau Règlement technique mondial sur les véhicules routiers silencieux. Ce texte est fondé sur le document ECE/TRANS/WP.29/2012/60, adopté à la 157^e session du Forum mondial (WP.29) (ECE/TRANS/WP.29/1097, par. 99). Il est communiqué au Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) et au Comité exécutif (AC.3) de l'Accord de 1998, aux fins d'examen. S'il est adopté, il 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 fonctionnelles des véhicules. Le présent document est soumis en vertu de ce mandat.

I. Contexte

1. À la 155^e 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 silencieux (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 assumerait la présidence du groupe de travail informel 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 des véhicules routiers silencieux est arrivé à échéance à la session de février 2012 du GRB 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 indique les principales tâches du groupe informel au fur et à mesure qu'il va se concentrer sur l'élaboration d'un RTM relatif aux véhicules routiers silencieux, conformément à la nouvelle mission confiée par l'AC.3 (voir la partie I ci-dessus).

4. Le groupe de travail informel des véhicules routiers silencieux:

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 routiers silencieux 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 GRB d'ici à septembre 2012 un rapport sur l'état d'avancement des travaux;

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

g) Évalue le rapport coûts-avantages d'un RTM sur les véhicules routiers silencieux, 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 noter que l'analyse prévue ne vise pas tel ou tel pays ou région, mais qu'il faudra prendre en compte 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 GRB d'ici à septembre 2014 un rapport sur l'état d'avancement des activités;

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

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 ouvrables 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 silencieux

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 la promulgation 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'accidents 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'accidents 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 d'un 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 ne s'imposait que sur les véhicules hybrides pouvant fonctionner 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 électriques et les véhicules hybrides émettent une alerte sonore pour piétons chaque fois qu'ils avancent à une vitesse inférieure à 20 km/h ou qu'ils reculent. Elles n'imposent pas qu'un véhicule émette une alerte sonore lorsqu'il est en mouvement, mais à l'arrêt, comme par exemple dans un embouteillage. Le constructeur est en outre 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 quant à lui 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 chargé le Groupe de travail du bruit (GRB) d'élaborer des mesures envisageables en recourant à des moyens sonores. Lors de sa session de mars 2011, le WP.29 a adopté des principes directeurs concernant les alertes sonores destinées aux véhicules électriques ou hybrides qui sont en grande partie inspirés des directives japonaises. Ces principes ont été publiés sous forme d'annexe à la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3). Élaborés par la CEE, les 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 de travail du bruit (GRB).

B. Description du Règlement proposé

19. Le RTM comportera des dispositions relatives aux émissions sonores des véhicules électriques et hybrides selon lesquelles une alerte sonore se déclenchera 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 le modifier pour qu'il couvre tous les véhicules silencieux, indépendamment de leur système de propulsion (par exemple, les véhicules à moteur à explosion conventionnels).

21. Il est envisagé qu'après avoir rempli son mandat initial (en février 2012), le groupe de travail informel des véhicules routiers silencieux, 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. Comme il s'agit d'un nouveau domaine, 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) Proposition de 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).