



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.29/2005/53
7 avril 2005

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Forum mondial de l'harmonisation des Règlements
concernant les véhicules (WP.29)

(Cent trente-sixième session, 21-24 juin 2005,
points 5.4 et B.2.8 de l'ordre du jour)

VUES DE L'OICA SUR L'HARMONISATION À L'ÉCHELLE MONDIALE:
FONCTIONNEMENT DE L'ACCORD DE 1998

Communication de l'expert de l'Organisation internationale
des constructeurs d'automobiles (OICA)

Note: Le présent document contient des idées et principes généraux sur la mise en œuvre des activités d'harmonisation dans le cadre de l'Accord de 1998. Il est fondé sur le texte du document informel n° WP.29-135-16 distribué lors de la cent trente-cinquième session (TRANS/WP.29/1039, par. 115).

Le présent document est un document de travail distribué pour examen et commentaires. Quiconque l'utilise à d'autres fins en porte l'entière responsabilité.

Les documents sont également disponibles via Internet:

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

Le tout premier règlement technique mondial au titre de l'Accord de 1998 ayant été adopté en novembre 2004 et plusieurs autres règlements étant en cours d'élaboration, l'OICA est d'avis que le moment est venu de revoir le fonctionnement de l'Accord de 1998 et la relation entre celui-ci et l'Accord de 1958. Il s'agit de parvenir à une compréhension commune des principes généraux de base, ce qui facilitera l'élaboration d'autres règlements techniques mondiaux et leur transposition dans la législation nationale, régionale ou internationale.

En s'inspirant de l'expérience actuelle, l'OICA souhaite présenter quelques idées ou principes généraux, dans l'espoir que ceux-ci aideront les Parties contractantes actuelles ou futures à l'Accord de 1998 dans leurs activités visant à harmoniser, à l'échelle mondiale, les prescriptions techniques concernant les véhicules.

Ces principes généraux sont les suivants:

1. De toute évidence, il faut:
 - i) Qu'un nombre toujours croissant de pays signent, si possible, aussi bien l'Accord de 1998 que celui de 1958;
 - ii) Que les Parties contractantes restent engagées à mener le processus mondial d'élaboration de règlements et à adopter les règlements techniques mondiaux (rtm) qui en résultent, en tenant compte des principes énoncés dans les paragraphes qui suivent.
2. Les produits qui sont conformes à un rtm devraient être acceptés sur les marchés de tous les pays signataires de l'Accord de 1998.

Les gouvernements devraient avoir le choix entre deux options: soit accepter la conformité avec le rtm sur leur marché national en tant que solution de rechange aux prescriptions nationales ou régionales existantes, soit rendre obligatoire la conformité avec le rtm en tant que seule prescription nationale ou régionale.

À ce stade et chaque fois que possible, les prescriptions nationales ou régionales peuvent se substituer au rtm, ce qui permettra aux constructeurs d'utiliser l'une ou l'autre option si cette proposition est acceptée par le gouvernement.

Lors du processus d'examen de l'Accord de 1998, il faudra sans doute que ce concept soit énoncé avec davantage de clarté dans le texte de l'article 7 de l'Accord de 1998.

3. À ce stade et dans un avenir prévisible, les Règlements CEE en vigueur au titre de l'Accord de 1958 devraient rester en place; dans le même temps, ils devraient être automatiquement considérés comme des rtm admissibles et figurer dans le Recueil.

Tous les nouveaux règlements CEE élaborés au titre de l'Accord de 1958 devraient, autant que possible, être techniquement compatibles avec le rtm correspondant, s'il y a lieu, de façon que les produits conformes au rtm soient toujours conformes aux Règlements CEE. Une telle procédure devrait également permettre aux Règlements CEE de contenir des renvois, au cas par cas, à des questions spécifiques figurant dans un rtm, sans nécessairement reprendre l'ensemble du contenu de ce rtm.

4. Au stade actuel et tant que l'Accord de 1998 ne prévoit pas un mécanisme mondial d'homologation et d'acceptation réciproque pour les rtm, l'Accord de 1958 et les Règlements CEE qui en relèvent peuvent servir de mécanisme d'homologation et d'acceptation pour les rtm dans les pays qui acceptent un tel mécanisme.

Dans le cadre actuel de l'Accord de 1958 et des Règlements CEE, qui resteront en vigueur encore pendant longtemps, les rtm devraient être transposés dans un Règlement CEE existant ou futur au titre de l'Accord de 1958, ce qui permettra la mise en place de mécanismes de reconnaissance mutuelle.

Il conviendrait d'étudier, au cas par cas, les possibilités ci-après:

Cas de figure 1 – Le rtm porte sur une question déjà abordée par un Règlement CEE existant

Dans ce cas de figure, différentes solutions peuvent être envisagées:

- i) On modifie le Règlement CEE en vigueur afin d'y incorporer (par exemple en tant qu'annexe distincte ou au sein des dispositions pertinentes en vigueur) le contenu technique du rtm, en tant que variante du contenu technique du Règlement CEE tel qu'il existe déjà, de façon que les deux ensembles de prescriptions deviennent des variantes acceptables.

Cette façon de faire permettrait d'obtenir l'homologation de la CEE sur la base soit des prescriptions existantes de la CEE soit de celles du nouveau rtm. Cette homologation serait valide dans toutes les Parties contractantes signataires du Règlement CEE original, conformément aux procédures prévues dans l'Accord de 1958 concernant la modification d'un Règlement CEE en vigueur.

- ii) On garde inchangé le Règlement CEE en vigueur, mais on adopte en outre un nouveau règlement CEE reprenant le contenu technique du rtm.

Cette procédure déboucherait sur une situation similaire à celle des Règlements CEE n^{os} 13 et 13-H. Cependant, l'homologation conformément au nouveau règlement CEE (reprenant le rtm) ne serait valide que dans les Parties contractantes signataires du nouveau règlement; de toute évidence, il faudra du temps avant qu'un nombre suffisant de pays signent le nouveau règlement.

L'expérience montre toutefois qu'une telle solution n'est pas recommandée.

- iii) On modifie le Règlement CEE existant, de telle façon que son contenu technique soit remplacé par le rtm, soit dans sa totalité soit dans certains paragraphes uniquement (cette dernière option signifie le maintien de certaines prescriptions CEE); il conviendra de revoir ce processus et, éventuellement, de le répéter chaque fois que le rtm est modifié.

Ainsi, le Règlement CEE et le rtm seront au moins techniquement compatibles (si le rtm remplace l'ensemble des prescriptions existantes, alors les deux ensembles de prescriptions seraient même identiques).

Chaque fois que le rtm sera modifié, il conviendra de répéter ce processus afin d'éviter de futures incohérences.

- iv) On modifie le Règlement CEE existant, de façon que son contenu technique fasse simplement référence au rtm, soit dans sa totalité soit en ce qui concerne des paragraphes choisis; il conviendra de revoir ce processus chaque fois que le rtm est modifié, afin de tenir compte des délais d'exécution nécessaires et des dates de mise en application.

Ainsi, le Règlement CEE et le rtm seront au moins techniquement compatibles (s'il est fait référence à toutes les prescriptions du rtm, cela signifierait alors que le rtm remplace entièrement les prescriptions CEE existantes); on ne conserverait que les parties administratives du Règlement CEE existant, en vue de l'obtention de l'homologation de type.

Un tel système de «référence» aurait l'avantage de permettre, à chaque modification du rtm, une simplification poussée du processus d'amendement correspondant du Règlement CEE (seules les parties administratives nécessiteraient une révision), à moins que les nouvelles prescriptions du rtm modifié ne soient pas acceptables dans le cadre de l'Accord de 1958.

- v) Le rtm comporterait une clause intitulée «Normes de rechange», selon laquelle un Règlement CEE serait accepté comme norme de rechange et, pour obtenir la conformité avec le rtm, il suffirait simplement de fournir le numéro d'homologation CEE approprié. Cette disposition ne s'appliquerait que si les prescriptions techniques du rtm et du Règlement CEE sont identiques.

Cette façon de procéder serait similaire à la pratique prévue dans certaines normes nationales australiennes, qui reconnaissent les Règlements CEE.

Cas de figure 2 – Le rtm porte sur une nouvelle question non abordée par un Règlement CEE existant

En l'occurrence, différentes solutions sont envisageables:

- i) On élabore un nouveau règlement CEE reprenant le contenu technique du rtm (entièrement ou, s'il y a lieu, seulement quelques paragraphes choisis); toute modification ultérieure du rtm exige une modification correspondante du Règlement CEE.

Ainsi, le Règlement CEE et le rtm seront au moins techniquement compatibles (si le nouveau règlement CEE reprend entièrement le rtm, alors les deux textes seraient même identiques).

À chaque modification du rtm, il convient de répéter ce processus afin d'éviter des incohérences futures.

- ii) On élabore un nouveau règlement CEE, dans lequel on se contente de faire référence, pour le contenu technique, au rtm (entièrement ou, s'il y a lieu, seulement quelques paragraphes choisis).

À chaque modification du rtm, il convient de revoir le nouveau règlement CEE, ne serait-ce que pour tenir compte des délais d'exécution nécessaires et des dates de mise en application.

Ainsi, le nouveau règlement CEE et le rtm seront au moins techniquement compatibles (si le nouveau règlement CEE fait entièrement référence au rtm, alors les deux textes seraient même identiques).

À chaque modification du rtm, la modification correspondante du Règlement CEE est fortement simplifiée (seules les parties administratives nécessiteraient une révision), à moins que les nouvelles prescriptions du rtm modifié ne soient pas acceptables dans le cadre de l'Accord de 1958.

En conclusion, l'OICA n'ignore pas que chacune des solutions détaillées ci-dessus au titre des cas de figure nécessitera sans doute un examen au cas par cas. Toutefois, l'OICA est convaincue que le fait de reprendre le contenu du rtm dans un Règlement CEE existant ou nouveau entraînera des complications inutiles. Aussi l'OICA recommande-t-elle plutôt un simple système de référence: le Règlement CEE ferait simplement référence, pour les parties techniques, au contenu du rtm (soit dans sa totalité soit partiellement); cette façon de faire aurait en effet l'avantage de simplifier réellement le processus.

5. Les rtm devraient représenter la meilleure pratique en matière d'élaboration de règlements, c'est-à-dire la solution la plus raisonnable, la plus pratique et la plus rentable aux problèmes d'environnement et de sécurité.

Cette meilleure pratique devrait déboucher, non pas simplement sur un accroissement continu de la sévérité des essais, mais sur des mesures améliorées en matière de sécurité et d'environnement.

6. En principe, les rtm ne devraient comporter qu'un niveau de sévérité; les procédures, les dispositifs et les instruments d'essai doivent autant que possible être identiques.

Toutefois, étant donné les conditions ou besoins particuliers de tel ou tel marché, on peut prévoir différents niveaux de sévérité ou équipements obligatoires, le cas échéant. Les États peuvent choisir le niveau de sévérité en fonction du marché.

En tout état de cause, le niveau de sévérité le plus élevé prévu dans le rtm doit être automatiquement accepté comme s'appliquant dans tous les cas.

7. Les rtm devraient conduire à l'élimination de prescriptions nationales ou régionales inutiles, superflues ou contradictoires.

8. Toute nouvelle prescription réglementaire devrait être fondée sur l'ensemble des travaux de recherche scientifique existants, en particulier les travaux de recherche ou les connaissances spécialisées coordonnés à l'échelle mondiale au titre de l'IHRA, au sein de l'ISO, etc.

9. Le choix des rtm admissibles devrait être fondé sur une évaluation sélective des questions nécessitant une harmonisation. Cette sélection devrait être basée sur une évaluation des possibilités d'harmonisation à l'échelle mondiale. Il ne serait sans doute pas réaliste de croire que tous les aspects des règlements nécessitent une harmonisation.

10. Il devrait être possible, au cas par cas, d'élaborer une prescription harmonisée à l'échelle mondiale, selon laquelle la procédure d'essai serait harmonisée à l'échelle mondiale sans pour autant que soient réglementées les valeurs limites, du moins durant la période transitoire. Au cas où une telle prescription ne pourrait pas devenir un rtm, on devrait trouver un mécanisme juridique suffisamment contraignant pour qu'aucun pays ne puisse s'écarter des procédures d'essai harmonisées à l'échelle mondiale; il convient de préciser l'incidence juridique du concept de «résolutions spéciales»; en particulier, les résolutions spéciales devraient sans doute être soumises au processus visé à l'article 7.1 de l'Accord de 1998, ce qui obligerait à les soumettre au processus national de mise en œuvre, comme c'est le cas des rtm.

11. Durant l'élaboration d'un rtm, il faudrait, autant que possible, éviter l'élaboration parallèle et indépendante d'un règlement au niveau national ou international, afin qu'il ne puisse pas y avoir de contradictions entre les rtm et les autres règlements en cours d'élaboration. Cela ne signifie pas que les procédures de consultation interne doivent être évitées, mais plutôt que l'élaboration d'un rtm devrait guider l'élaboration de règlements au niveau national.

Il faut, au minimum, notifier aux autres Parties contractantes l'élaboration parallèle de règlements au niveau national ou régional, comme cela est prévu, dans le cadre de l'Accord de 1958, par la Résolution d'ensemble R.E.3 (voir le document TRANS/WP.29/78/Rev.1, par. 4.1). Cette notification devrait inclure l'ensemble des détails à prendre en compte lors de l'élaboration d'un règlement technique mondial.
