

17 Septembre 2008

Présentation au nom du WP29 à la conférence AIE du 1er octobre 2008  
(Promotion des véhicules électriques et peu polluants)

Je vous remercie de me donner aujourd'hui l'occasion de présenter la contribution du Forum mondial de l'harmonisation des réglementations techniques (WP 29) à la promotion des véhicules propres (EFV), et en particulier électriques et hybrides.

Le WP 29 contribue à la promotion des véhicules propres de deux façons :

- d'abord, en élaborant des réglementations internationales harmonisées qui permettent d'autoriser la commercialisation et la circulation de ces véhicules sur la zone géographique la plus large possible
- ensuite, en contribuant à établir sur une base objective et transparente les caractéristiques techniques des véhicules qui justifient leur promotion comme véhicules propres.

Après avoir présenté le WP 29, je résumerai sa contribution actuelle au moyen des règlements existants, et j'évoquerai les programmes en cours relatifs aux véhicules propres, et notamment le projet sur l'hydrogène et les piles à combustible, et la définition d'une méthode mondiale harmonisée de mesure des émissions polluantes, comme le CO, HC, Nox et particules, ainsi que du CO<sub>2</sub>, gaz à effet de serre.

#### 1 – Présentation du WP 29

Le WP 29 est un groupe de travail permanent qui opère dans le cadre institutionnel de l'ONU et selon un mandat et des règles de procédures spécifiques.

Le WP 29 a un double rôle :

- d'abord, c'est un forum, c'est-à-dire un lieu permettant des discussions ouvertes entre les participants.

La participation au WP 29 est officiellement ouverte à tous les pays membres de l'ONU, et à toutes les ONG ayant un statut consultatif auprès de l'ONU. Les délégués qui représentent un gouvernement ou une ONG ont libre accès aux sessions, au site Internet sur lequel sont placés tous les documents de travail de chaque session et peuvent participer aux discussions.

Le WP 29 est effectivement un forum mondial : la session de mars 2008 a réuni quelques 120 délégués représentant 28 pays européens, 12 pays non européens, 2 organisations inter gouvernementales dont l'AIE et 26 ONG. Les discussions au WP 29 s'inscrivent dans le cadre d'un ordre du jour fixé par le président en fonction des souhaits exprimés par chaque délégation et des exigences liées à la gestion des accords internationaux administrés par le WP 29

- en effet, outre son rôle de forum, le WP 29 est chargé d'administrer deux accords

internationaux ayant pour objet d'établir des règlements techniques harmonisés relatifs à la construction des véhicules : l'accord de Genève du 20 mars 1958 et l'accord de Genève du 25 juin 1998. Ces deux accords diffèrent notablement par leur contenu administratif et juridique.

L'accord de 1958 prévoit que des règlements techniques uniformes sont, après adoption par les parties contractantes, annexés à l'accord, et sur la base de ces règlements les parties contractantes délivrent des homologations et reconnaissent mutuellement ces homologations. L'accord de 1958 rassemble 45 parties contractantes et 127 règlements ont été annexés à l'accord.

L'accord de 1998 prévoit que des règlements techniques mondiaux sont, après adoption, inscrits dans un registre. Ces règlements ont un contenu purement technique et ne contiennent pas de disposition administrative. L'accord de 1998 rassemble aujourd'hui 31 parties contractantes et 8 règlements techniques mondiaux ont été inscrits dans le registre.

L'accord de 1998 est nettement moins contraignant juridiquement que l'accord de 1958, mais il offre moins de possibilités pour les parties contractantes. C'est pourquoi un grand nombre des pays participant au WP 29 sont devenus parties contractantes des deux accords : c'est le cas notamment de l'UE, du Japon, de l'Australie, de la Russie et de l'Afrique du Sud. Certains autres pays, comme les USA et le Canada, sont au contraire dans l'impossibilité juridique d'adhérer à l'accord de 1958 et sont parties contractantes du seul accord de 1998. En tout cas, les deux accords sont gérés en parallèle par le WP 29, ce qui assure en permanence la cohérence entre les deux types de règlements internationaux produits par les deux accords.

Le WP29 bénéficie, pour l'organisation de ses réunions, la préparation des documents de travail, le suivi des décisions et la mise à jour permanente des annexes à l'accord de 1958 et du registre des règlements mondiaux, de l'accord de 1998, de l'appui logistique de la division des transports de l'ONU. En particulier, le WP29 dispose d'un secrétariat permanent à Genève, composé de 4 ingénieurs et 3 secrétaires, dont la compétence et l'efficacité professionnelles sont reconnues et contribuent de façon essentielle à la qualité des travaux du WP29.

Pour effectuer le travail technique préalable aux décisions réglementaires, le WP 29 a institué 6 groupes d'experts spécialisés, dont le GRPE, groupe des experts sur les émissions polluantes et l'énergie, qui est le plus directement impliqué dans les travaux contribuant à la promotion des véhicules peu polluants. Le GRPE a le même statut de groupe permanent de l'ONU que le WP 29, et il peut aussi susciter la création de groupes informels, ayant un mandat précis et limité dans le temps, pour traiter de sujets particuliers.

## 2 – La contribution actuelle du WP 29 à la promotion des EFV

Les travaux relatifs aux véhicules propres sont une priorité pour le WP29, et cette priorité apparaît à la fois dans le pilotage des travaux, qui correspond aux préoccupations politiques des parties contractantes, et dans le programme de travail du GRPE qui est particulièrement chargé

A l'heure actuelle la contribution du WP29 à la promotion des EFV résulte de certains des 127 règlements annexés à l'accord de 1958.

Ces règlements permettent aujourd'hui d'homologuer, du point de vue des émissions polluantes, de la consommation d'énergie et des dispositions spécifiques de sécurité propres à chaque type de motorisation et de carburant :

- les véhicules à moteur thermique fonctionnant avec les carburants fossiles usuels : essence,

gazole, GPL et GNV (règlements de sécurité spécifiques n°67 et 110)

- les véhicules hybrides
- les véhicules électriques (règlement de sécurité spécifique n° 100)

Tous ces règlements sont adaptés en permanence au développement de nos connaissances scientifiques, aux progrès techniques et industriels, et à l'évolution des exigences gouvernementales en matière de sécurité et de protection de l'environnement. Chaque année, le WP 29 adopte une soixantaine d'amendements aux règlements existants annexés à l'accord de 1958.

La souplesse de l'adaptation des règlements aux progrès de la technique est tout à fait essentielle dans le cas des EFV qui font souvent appel à des technologies en développement : d'un côté il est souhaitable d'établir le plus rapidement possible des réglementations internationales qui permettent de faciliter la dissémination commerciale des véhicules, de l'autre il est indispensable que le règlement international intègre en temps réel les développements techniques.

Le traitement par le WP29 des véhicules hybrides, et en particulier des véhicules hybrides rechargeables, me semble un bel exemple de promotion réglementaire et d'adaptation rapide aux développements technologiques.

Dès que la technologie des véhicules hybrides a été connue et que ses implications sur les règlements existants ont été analysées, il a été possible d'amender les règlements qui le nécessitaient pour que l'homologation internationale des véhicules hybrides soit possible avant que ces véhicules soient fabriqués en grande série.

Les véhicules hybrides, apparus il y a 10 ans au Japon sont aujourd'hui largement diffusés dans le monde. A l'automne 2007, une évolution considérée comme très prometteuse a été présentée : les véhicules hybrides rechargeables, qui permettent une recharge électrique sur le secteur. Des expérimentations sur les véhicules hybrides rechargeables sont actuellement menées, notamment au Japon, au Royaume Uni et en France. Avant même les conclusions de ces expérimentations, il est apparu que les dispositions réglementaires retenues pour la mesure des émissions polluantes et de la consommation d'énergie des véhicules hybrides n'étaient pas parfaitement adaptées au mode de fonctionnement des hybrides rechargeables et constituaient un certain handicap pour le développement commercial futur de cette technologie nouvelle.

Le problème a été soulevé pour la première fois au cours de la session de novembre 2007 du WP29 et il a été décidé immédiatement de le mettre à l'ordre du jour du GRPE. Sur la base d'un projet élaboré conjointement par les experts britanniques et français en concertation avec les experts industriels, un projet d'amendement aux règlements n° 83 et 101 a été adopté à l'unanimité par le GRPE en juin 2008, et ces amendements entreront en vigueur avant même la fin des expérimentations.

Enfin un chantier important a été ouvert sur le règlement n° 100 en prévision du développement attendu pour le marché des véhicules électriques, et afin que ces véhicules de nouvelle génération bénéficient du meilleur niveau de sécurité. En effet, la dernière version du règlement n° 100 date de 2002, et ce règlement a besoin d'être amendé notamment sur les risques liés à la haute tension (y compris l'évaluation de ces risques après un choc frontal ou latéral) ainsi que certains risques spécifiques liés aux batteries (pollution, explosion) alors que les technologies des batteries utilisées dans les véhicules électriques sont très évolutives. La révision du règlement

n° 100 est attendue pour l'été 2009. Dans le domaine des véhicules électriques, comme dans celui des hybrides rechargeables la réglementation internationale élaborée par le WP29 s'adapte au plus vite aux progrès technologiques et anticipe le développement du marché.

La référence à ces règlements de Genève permet de qualifier toutes les catégories de véhicules propres, selon la volonté politique de chaque gouvernement national qui peut choisir de promouvoir :

- soit un type particulier de motorisation (hybride, électrique)
- soit un type particulier de source d'énergie
- soit, quelles que soient la motorisation et la source d'énergie, un véhicule dont les performances en termes d'émissions polluantes sont considérées comme particulièrement intéressantes.

### 3 – Les projets actuellement développés par le WP 29

Les principaux projets en cours de développement sont :

#### A – le projet hydrogène – pile à combustible

Il est actuellement admis que l'hydrogène et la pile à combustible joueront dans l'avenir un rôle majeur dans la motorisation des véhicules. Leur usage pose des problèmes spécifiques de sécurité qui doivent faire l'objet d'un examen approfondi avant que des fabrications en série soient envisageables, et il est souhaitable qu'une réglementation mondiale harmonisée soit établie avant que les états ne figent des réglementations internationales qui auraient pour conséquence de fragmenter un marché à l'état naissant et de handicaper l'émergence de certaines technologies. C'est pourquoi il a été décidé, dans le cadre de l'accord de 1998, de créer un projet hydrogène – pile à combustible pour analyser, dans une approche globale, l'ensemble des questions de sécurité et de protection de l'environnement relatives à ces véhicules, et pour proposer en 2010 un ou plusieurs règlements à inscrire dans le registre mondial institué par l'accord de 1998. Les principales préoccupations actuellement traitées dans le cadre de ce projet concernent l'intégrité du système d'alimentation en carburant, la résistance des réservoirs et la sécurité électrique.

#### B – Procédure mondiale de mesure des émissions des voitures (WLTP)

L'établissement d'une telle procédure permettrait de disposer de valeurs, comparables dans le monde entier, des émissions polluantes des voitures, aussi bien des émissions toxiques que de CO<sub>2</sub>.

Deux projets similaires ont été menés à bien par le WP 29 pour les motocycles et pour les poids lourds, et les deux règlements correspondants ont été inscrits dans le registre mondial de l'accord de 1998. Le projet WLTP est beaucoup plus complexe, son aboutissement nécessite plusieurs années de travail, avec les financements correspondants, et une volonté politique commune est indispensable avant le lancement des travaux. C'est pourquoi, avant de placer le WLTP dans la liste des projets prioritaires de règlements mondiaux, il a été décidé de procéder à une étude de faisabilité débouchant sur une feuille de route détaillée.

Par ailleurs, le projet WLTP a reçu un soutien politique de principe à la première réunion du Forum international des ministres des transports (Leipzig, mai 2008) et sera évoqué dans la conférence ministérielle sur les transports et l'environnement organisée, du 22 au 24 octobre 2008, par le gouvernement du Japon dans le cadre de sa présidence du G. 8. Vu l'importance de ce projet et les conclusions de Leipzig, il a été décidé, lors de la session de juin 2008, d'accélérer les travaux afin

de finaliser si possible la feuille de route au cours de la session de juin 2009 au lieu du début 2010, date initialement fixée pour la remise d'une proposition.

#### C – Participation du WP 29 aux conférences EFV

La première conférence EFV s'est tenue à Tokyo en janvier 2003 à l'initiative du gouvernement japonais. Lors du sommet de juin 2007 à Heiligendamm, le G8 a décidé d'institutionnaliser les conférences EFV sur une base bisannuelle, et, parmi les conclusions de la 3<sup>ème</sup> conférence EFV qui s'est tenue à Dresde en novembre 2007, figure le souhait d'une liaison structurelle permanente avec le WP 29 de façon, d'une part à faciliter la préparation des conférences, et d'autre part à permettre d'intégrer rapidement dans les travaux de Genève les résultats futurs de ces conférences. Au cours de sa session de mars 2008, le WP 29 a approuvé cette orientation et a institué, au sein du GRPE et en liaison avec le groupe d'experts chargé du bruit, un groupe de travail informel sur le programme EFV. L'objectif ultime de ces travaux est d'aboutir à une définition basée sur des méthodes d'évaluation internationalement reconnues du véhicule propre.

En conclusion, je souligne la collaboration harmonieuse entre l'AIE et le WP 29 qui se traduit notamment par la participation permanente de l'AIE à nos sessions en la personne de M. ONODA ainsi que le rôle majeur que joue l'AIE dans les différents travaux que je viens d'évoquer.

Je vous remercie de votre attention.

- - - - -