



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.29/2007/22
18 décembre 2006

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Forum mondial de l'harmonisation des Règlements
concernant les véhicules

Cent quarante et unième session
Genève, 13-16 mars 2007
Point 2.5 de l'ordre du jour provisoire

**OBSERVATIONS FORMULÉES PAR L'ADMINISTRATEUR DE LA NATIONAL
HIGHWAY TRAFFIC SAFETY ADMINISTRATION SUR LA NÉCESSITÉ
D'AMÉLIORER LA SÉCURITÉ DES VÉHICULES À L'ÉCHELLE MONDIALE**

Communication du représentant des États-Unis d'Amérique

Note: Le texte reproduit ci-après, établi par le représentant des États-Unis d'Amérique, contient les observations adressées par l'Administrateur de la National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) au Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) pendant sa cent quarantième session. Il est fondé sur le document informel WP.29-140-23.

1. L'une des principales préoccupations du Département des transports aux États-Unis d'Amérique a trait au coût humain et financier des accidents de la circulation pour la population américaine. Plus de 40 000 personnes meurent sur nos routes chaque année (43 443 en 2005). La situation est tout aussi préoccupante à l'échelle mondiale, à savoir environ 40 000 morts en Europe, plus de 100 000 en Chine et plus de 90 000 en Inde. Globalement, l'Organisation mondiale de la santé (OMS) estime qu'annuellement, les accidents de la circulation dans le monde font plus d'un million de morts et deux millions de blessés, tandis que leur coût annuel s'élève à presque 600 milliards de dollars.
2. L'industrie automobile est une industrie à l'échelle mondiale. Les consommateurs aux États-Unis d'Amérique peuvent aujourd'hui choisir parmi les véhicules produits en Amérique du Nord, en Europe ou en Asie. Les constructeurs qui ne vendent à l'heure actuelle pas de véhicules aux États-Unis d'Amérique devraient commencer à le faire dans les toutes prochaines années. Les fournisseurs de pièces détachées feront de même, les entreprises nord-américaines, européennes et asiatiques fournissant les pièces d'origine pour les véhicules vendus dans les divers pays.
3. Puisque le problème mondial de la sécurité est lié à une industrie d'envergure mondiale, une solution mondiale est nécessaire. Le WP.29 s'est engagé à assumer un rôle à l'échelle mondiale. À cet égard, les efforts qu'il a fournis pour se convertir en un véritable Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules sont louables.
4. Au cours de la cent quarantième session du WP.29, un autre règlement technique mondial sur la sécurité et deux autres règlements sur l'environnement ont été adoptés dans le cadre de l'Accord de 1998. Même si les quelques règlements techniques mondiaux disponibles ne suffisent pas à satisfaire les sceptiques, l'élaboration de chaque règlement établi est l'occasion de contribuer au réservoir des connaissances sur la manière d'améliorer la mise en œuvre de l'Accord de 1998.
5. Le premier règlement technique mondial (RTM) sur la sécurité, concernant les serrures, était un cas appelé à faire jurisprudence. Il a enseigné aux parties concernées comment travailler ensemble et a fait ressortir les difficultés que pose chaque RTM. Le RTM concernant les systèmes de freinage des motocycles, le deuxième RTM sur la sécurité, a fait apparaître qu'il était impératif de suivre une démarche scientifique. Lors de l'élaboration de ce règlement, on est parti du principe que la simple existence d'une prescription ne suffisait pas à justifier son insertion dans le RTM. Chacune des prescriptions n'a dès lors été insérée qu'après des recherches et des évaluations, indispensables pour démontrer qu'elle était nécessaire et convenait.
6. Il faut poursuivre l'élan vers une harmonisation mondiale effective. Il faut concentrer son attention sur les enseignements tirés des travaux fructueux et moins fructueux d'élaboration des RTM; le programme de travail doit faire l'objet d'une réévaluation régulière; les RTM qui sont à forte demande de ressources, sans aucune chance de réussite ou sans avantage en matière de sécurité, doivent être abandonnés; mais la relève de défis présentant plus d'avantages doit être poursuivie.
7. S'agissant des avantages plus importants, une occasion majeure et unique est apparue de faire tenir à l'Accord de 1998 toutes ses promesses. Aboutir à un accord sur la formulation

commune des règlements permet de faire des économies; et c'est vital pour les constructeurs et pour les consommateurs. Mais désormais, il est possible d'épargner des vies sur les routes dans le monde entier à une échelle pour ainsi dire inégalée.

8. Le système de contrôle électronique de la stabilité directionnelle, qui est la technique de sauvegarde des vies humaines la meilleure depuis la ceinture de sécurité, contribue effectivement à réduire le nombre d'accidents mortels impliquant un seul véhicule. Pour ce faire, il aide les conducteurs à garder le contrôle de leur véhicule de manière que celui-ci ne quitte ni la voie ni la route.

9. Les chercheurs de par le monde, en Europe, au Japon et aux États-Unis d'Amérique ont étudié les résultats obtenus concrètement dans les différents parcs automobiles et les divers environnements de conduite et ont abouti à des conclusions remarquablement semblables sur la grande efficacité en situation réelle des systèmes de contrôle électronique de la stabilité directionnelle. Au vu de l'unanimité peu habituelle des recherches en faveur de ces systèmes, les États-Unis d'Amérique ont soumis une proposition en septembre dernier visant à exiger sur leur territoire l'installation de ces systèmes en tant qu'équipement de série sur tous les nouveaux véhicules légers de l'année modèle 2012. Les ingénieurs et les économistes ont conclu en première analyse que les systèmes de contrôle électronique de la stabilité directionnelle aux États-Unis d'Amérique réduiraient le nombre d'accidents impliquant un seul véhicule de 34 % pour les voitures particulières et de 59 % pour les véhicules loisir/travail.

10. Les responsables de l'élaboration des règlements doivent aller de l'avant, prudemment mais sans tarder. S'il est vrai que le temps, c'est de l'argent, dans le domaine de la sécurité des véhicules, le temps, c'est aussi des vies. Cela est particulièrement vrai lorsqu'il s'agit d'une technique qui cumule tous les avantages comme celle des systèmes de contrôle électronique de la stabilité directionnelle. Plus nous agissons vite, plus nous pourrions sauver de vies.

11. La NHTSA estime que si tous les véhicules légers sur les routes aux États-Unis d'Amérique étaient équipés de ces systèmes 5 300 à 10 300 vies seraient épargnées et 168 000 à 252 000 blessés seraient évités annuellement, tous accidents confondus.

12. La technique a un coût. Tandis que certains pays jugeront que les systèmes de contrôle électronique de la stabilité directionnelle sont la bonne réponse dans l'immédiat, d'autres pourront avoir d'autres priorités en matière de sécurité, auxquelles ils voudront répondre en premier lieu.

13. Néanmoins, en allant de l'avant avec un RTM concernant les systèmes de contrôle électronique de la stabilité directionnelle, on contribuera non seulement à épargner des vies mais aussi, en établissant des prescriptions communes et en favorisant l'accroissement de la demande de tels systèmes, à encourager les améliorations futures des produits et les réductions des coûts. En conséquence, les États-Unis d'Amérique envisagent de soumettre une proposition visant à établir un RTM concernant les systèmes de contrôle électronique de la stabilité directionnelle. Le WP.29 devrait placer ces systèmes en tête des priorités.

14. Il conviendrait de s'efforcer d'aller de l'avant dans l'élaboration des nouveaux RTM. Si la quantité est importante, la qualité l'est encore plus. Un règlement de qualité est nécessaire, qu'il s'agisse de règlements sur les systèmes de contrôle électronique de la stabilité

directionnelle ou un autre équipement. Les problèmes de sécurité devraient être abordés de manière rationnelle et justifiée, en tenant compte des recherches pertinentes et du bien-être économique de nos sociétés.

15. Cela implique l'emploi d'un ensemble de principes qui prévoient des mesures telles que l'utilisation des données et des analyses pour sélectionner avec soin les projets valables, pour comparer les solutions de remplacement et pour établir des règlements souples et efficaces.

16. Les États-Unis d'Amérique restent attachés à l'Accord de 1998. Les vies de tous nos citoyens dépendent de l'amélioration de la sécurité des véhicules à l'échelle mondiale.
