

**Conseil économique et social**

Distr. générale  
12 avril 2010  
Français  
Original: russe

---

**Commission économique pour l'Europe****Comité des transports intérieurs****Forum mondial de l'harmonisation des Règlements  
concernant les véhicules****Cent cinquante et unième session**

Genève, 22-25 juin 2010

Point 4.4 de l'ordre du jour provisoire

**Mise au point d'une homologation de type internationale  
de l'ensemble du véhicule (IWVTA)****Principes régissant la sécurité globale d'un véhicule dans le  
cadre de la procédure d'homologation de type internationale  
de l'ensemble du véhicule****Communication du représentant de la Fédération de Russie\***

Le texte reproduit ci-après a été établi par le représentant de la Fédération de Russie pour servir de contribution à la formulation des principes d'une homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule. Il est soumis pour examen au Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) et au groupe de travail informel chargé de la question de l'homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule.

---

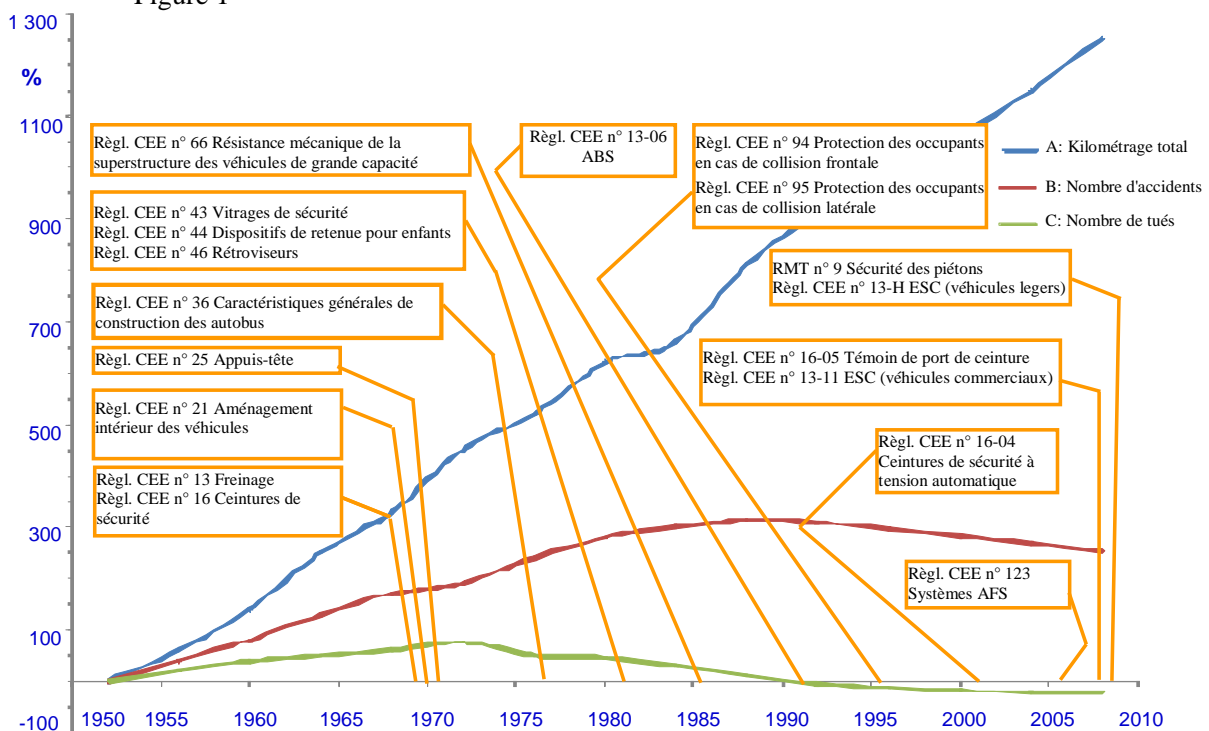
\* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2006-2010 (ECE/TRANS/166/Add.1, activité 02.4), le Forum mondial élabore, harmonise et actualise les Règlements afin d'améliorer les caractéristiques des véhicules. Le présent document est soumis en vertu de ce mandat.

1. En raison des conditions dans lesquelles leur industrie automobile s'est développée et de la diversité des prescriptions qui existent pour les véhicules, un grand nombre de pays appliquent à l'heure actuelle leur propre système d'homologation de type ou de déclaration de conformité à un ensemble de prescriptions établies dans des règlements. Les exemples les plus caractéristiques sont les systèmes d'homologation de type de l'ensemble du véhicule de l'Union européenne et de la Russie et les mécanismes d'autocertification des États-Unis et du Canada. On notera à ce propos que les nomenclatures utilisées pour leurs prescriptions sont assez similaires, mais qu'il existe des différences fondamentales sur le plan des procédures.
2. La mondialisation de l'économie nécessite un accès simplifié et plus direct aux marchés nationaux. L'élaboration au sein du WP.29, sous l'égide de la CEE, d'un système harmonisé d'homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule favorisera l'harmonisation à l'échelle internationale des méthodes d'expérimentation et des procédures administratives, permettra une reconnaissance mutuelle des résultats de l'évaluation de conformité et contribuera à réduire les coûts à la charge des constructeurs.
3. Les prescriptions établies aux fins de l'homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule devraient viser à réduire les risques inhérents à l'utilisation d'un véhicule. On entend par risque la probabilité que se produisent des conséquences indésirables prédéterminées. Bien qu'il ne soit pas possible de mesurer directement un risque, plus celui-ci est élevé, plus le véhicule considéré est dangereux (moins il est sûr).
4. L'utilisation d'un véhicule est associée aux principaux types de risques suivants:
  - a) Le risque biologique, à savoir le risque de pollution de l'environnement par les substances nocives présentes dans les gaz d'échappement du moteur et par les déchets produits pendant la durée de vie du véhicule et après. On entend également par risque biologique les conséquences de la pollution sonore causée par les véhicules. Hélas, les effets de cette pollution sur l'homme et l'environnement sont perçus avec un certain «retard» parce qu'ils sont cumulatifs;
  - b) Le risque d'accident. Il s'agit essentiellement d'un risque mécanique;
  - c) Le risque d'incendie parce que le véhicule peut prendre feu;
  - d) Le risque de défaillance de certains équipements ou appareils, lié aux effets du rayonnement électromagnétique provenant de certaines sources présentes sur le véhicule;
  - e) Le risque d'électrocution, à savoir le risque de choc électrique lors de l'utilisation du véhicule (ce risque concerne en premier lieu les véhicules électriques et les trolleybus);
  - f) L'utilisation illicite du véhicule qui entraîne bien évidemment des risques préjudice.
5. Le risque mécanique est celui qui a les plus lourdes conséquences sociales. Un certain nombre d'indicateurs permettent de mesurer le préjudice causé: le nombre d'accidents de la circulation, le nombre de tués et le nombre de blessés. Généralement, c'est une combinaison des facteurs suivants qui est à l'origine d'un accident de la circulation: le conducteur, le véhicule et l'état de la route. Les défauts de conception des véhicules accroissent également les risques d'accident. Il existe une corrélation entre les caractéristiques des véhicules et les risques qu'ils font courir, que l'on peut établir au moyen d'indicateurs statistiques indirects, à savoir le nombre de victimes de la route rapporté au parc de véhicules ou au kilométrage total.

6. Sachant qu'un accident se produit lorsque le conducteur perd le contrôle de son véhicule, on conçoit des dispositifs de sécurité active visant à prévenir l'accident. Les initiatives prises dans le domaine de la conception afin de réduire la gravité des accidents, notamment en ce qui concerne les carrosseries des véhicules et les dispositifs de sécurité passive, sont fondées sur les résultats des recherches menées sur la résistance des êtres humains en cas de blessure.

7. En ce qui concerne l'établissement de prescriptions touchant la sécurité, le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) applique une stratégie qui consiste à prendre des mesures effectives pour améliorer la sécurité des véhicules, réduire le nombre d'accidents et en atténuer la gravité malgré l'accroissement du parc automobile et du kilométrage total, comme le montre le diagramme ci-après (voir la figure 1). Depuis que le WP.29 mène ses activités, le kilométrage total des véhicules n'a cessé d'augmenter. Toutefois, le nombre des accidents n'a pas évolué dans des proportions comparables et le nombre de morts sur les routes a même baissé au cours de la période considérée, grâce à l'application de nouvelles prescriptions relatives à la sécurité des véhicules.

Figure 1



8. Un véhicule est sûr lorsqu'il permet d'éviter des préjudices et de réduire ainsi le risque de blessure.

9. On trouvera dans l'annexe I ci-après un tableau montrant comment assurer la sécurité du véhicule en fonction des risques de blessure.

10. Après avoir évalué les risques de blessure et les dangers liés à l'utilisation d'un véhicule, on peut établir une relation entre ceux-ci et les composants du véhicule qui devraient être soumis à des prescriptions de sécurité.

11. Ces prescriptions de sécurité doivent être établies de façon objective et associées à des critères quantitatifs. En outre, elles ne doivent pas privilégier telle ou telle technologie. Il doit être possible de reproduire les résultats des expérimentations et des mesures réalisées pour vérifier la conformité.
12. Les Règlements de la CEE sont conçus afin que les critères établis soient respectés. On peut donc les appliquer pour évaluer la conformité dans le cadre de la procédure d'homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule.
13. S'agissant de la liste des prescriptions obligatoires aux fins de l'homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule, il faut tenir compte de ce qui suit:
14. Lorsqu'on établit des prescriptions obligatoires relatives à la sécurité des véhicules, on fait en sorte que leur application ait un effet économique et social mesurable par la réduction des préjudices associés aux différents risques liés à l'utilisation d'un véhicule, c'est-à-dire par la diminution du nombre d'accidents de la circulation, la réduction de leur gravité, et la diminution des autres préjudices pour la santé, notamment ceux dus à la pollution de l'environnement.
15. Les prescriptions en matière de sécurité des véhicules doivent être établies de manière à concilier les intérêts des automobilistes sur le plan de la sécurité et les intérêts des constructeurs sur le plan économique. Il faut également tenir compte de la responsabilité sociale qu'ont les constructeurs de produire dans la mesure du possible des véhicules satisfaisant aux prescriptions de sécurité les plus récentes.
16. On ne doit cependant pas oublier qu'en vue de satisfaire à telles ou telles prescriptions en matière de sécurité, il faut concevoir et fabriquer de nouveaux modèles en fonction de ces prescriptions, ce qui a pour effet d'accroître le prix de revient des véhicules. Le constructeur supporte initialement les coûts, mais ils sont répercutés par la suite sur l'automobiliste.
17. En ce qui concerne la liste des prescriptions de sécurité obligatoires, il convient donc de s'en tenir au principe de suffisance minimale.
18. En conclusion, la démarche complexe qui consiste à établir une liste de prescriptions dans le cadre de la procédure d'homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule doit permettre d'atteindre plus facilement, pour les véhicules futurs, un niveau de sécurité socialement acceptable, un niveau technique général élevé et, à long terme, une adéquation à la demande. En outre, il faut dans ce contexte tenir compte de l'expérience acquise dans la mise en œuvre des systèmes régionaux et nationaux de vérification de la conformité aux prescriptions de sécurité et appliquer des méthodes d'expérimentation objectives et reproductibles ainsi que des critères d'évaluation objectifs et indépendants les uns des autres.

## Annexe

### Tableau montrant comment assurer la sécurité du véhicule en fonction des risques de blessure

#### Sécurité mécanique

