



**Conseil Économique  
et Social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/WP.29/1999/47  
29 octobre 1999

ANGLAIS et FRANÇAIS  
SEULEMENT

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail de la construction des véhicules

(Cent-dix-septième session, 9-12 novembre 1999,  
point 3.1. de l'ordre du jour)

REMARQUES A LA PROPOSITION TENDANT A CHANGER LE NOM DU WP.29

Transmis par M. Giacomo Pocci, Président d'honneur du WP.29

Note : Ce texte reproduit ci-après reflète la réflexion suscitée à M. G. Pocci sur la décision de principe prise par le WP.29 au cours de sa cent-dix-huitième session (TRANS/WP.29/680, par.33).

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. Des documents sont aussi disponibles via INTERNET à l'adresse suivante : <http://www.unece.org/trans/main/welcwp29.htm>

## REMARQUES A LA PROPOSITION TENDANT A CHANGER LE NOM DU WP.29

Lors de sa 118ème session, du 22 au 25 juin 1999, le WP.29 a été saisi d'un document présenté par la délégation du Japon qui proposait l'adoption d'un nouveau nom pour ce groupe de travail: "Centre pour l'harmonisation mondiale de norme sur l'automobile" (document TRANS/WP.29/1999/29).

Le WP.29, après avoir examiné cette proposition, a accepté, en principe comme compromis et à titre provisoire, la dénomination suivante: "Forum mondial pour l'harmonisation des règlements sur les véhicules" (document TRANS/WP.29/680, par. 33).

Le soussigné, qui a participé aux séances du WP.29 depuis sa première session en février 1953 et qui a eu la responsabilité d'en diriger les travaux pendant trente et un ans, se souhaite d'exprimer son avis personnel à ce sujet, et se base sur les considérations suivantes:

Le WP.29 a été institué par la Résolution No. 45 de la Commission économique pour l'Europe, du 6 juin 1952. La tâche du WP.29 était, entre autres, de:

"...définir d'autres dispositions relatives aux conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules à moteur."

Le WP.29 a, pendant plus de quarante-cinq ans de son existence, accompli son mandat avec l'élaboration de plus de 110 Règlements annexés à l'Accord de 1958, accompagnés de recommandations dans la résolution d'ensemble R.E.3. Il a aussi collaboré avec d'autres groupes de travail de la CEE et de l'ONU ainsi qu'avec des organisations non gouvernementales internationales.

Or, les Règlements mentionnés ne représentent pas une "Harmonisation" de normes nationales; au contraire, ils fixent de nouvelles normes qui sont placées "au-dessus" de celles-ci et qui constituent une évolution par rapport à ce qui est imposé dans les différents pays qui participent aux travaux du Groupe d'Experts.

Ces normes techniques - une fois appliquées - contribuent à renforcer la sécurité intrinsèque des véhicules (active et passive), la protection de l'environnement et l'économie d'énergie. C'est là que réside le but du WP.29.

Il est donc faux de parler "d'harmonisation" entre normes existantes. Il y a plutôt lieu de parler de la création de normes "supranationales" qui deviennent internationales une fois qu'un certain nombre de pays les reconnaissent et les adoptent légalement.

L'exemple classique est celui du premier Règlement sur les projecteurs comportant un faisceau de croisement et un faisceau route. Dans les années 50, le WP.29 a entrepris la comparaison des normes en vigueur sur ces dispositifs dans quatre pays européens - F; D; I; NL - afin d'atteindre des prescriptions communes. Malgré une très grande similitude, il n'a pas été possible de s'accorder sur un texte commun. Chaque pays refusait de renoncer

aux quelques détails mineurs figurant respectivement dans chacune de leurs législations nationales.

Le WP.29 a alors élaboré un projet de prescriptions basées sur une technique totalement nouvelle, le faisceau asymétrique. Celui-ci était plus performant et finalement, petit à petit, il a été adopté par de nombreux pays (actuellement plus de trente). Cela a donné à ces normes un aspect international grâce à l'intérêt "a posteriori" de ces pays.

En fait l'activité du WP.29 n'est pas d'harmoniser des règles concernant les véhicules et leurs équipements donc. Il s'agit de créer de nouvelles normes techniques qui, grâce à leurs qualités, rencontrent la reconnaissance légale en de nombreux pays dans le monde et ainsi deviennent une référence d'importance internationale.

Moralité: Ni l'un ni l'autre des titres proposés couvrent l'ensemble du "mandat" du WP.29; ils ne tiennent pas compte des activités cités ci-dessus, qui s'ajoutent à la tâche de l'élaboration de règlements techniques.

Sur le plan mondial, le WP.29 (bien qu'organe de la Commission économique pour l'Europe), a déjà fait ses preuves bien avant la création de l'accord mondial du 25 juin 1998. Plus exactement sa réputation mondiale a été consacrée en 1968. Le WP.29 a conduit les travaux des experts des administrations de quelque 80 pays à Vienne pour établir le contenu de l'Annexe 5 de la Convention mondiale sur la circulation routière (novembre 1968). C'est à ce moment là que le WP.29 a été reconnu au delà de la région européenne définie par la CEE tout en retenant sa dénomination actuelle.

**En conclusion**, l'entrée en vigueur de l'Accord mondial du 25 juin 1998 n'est pas une raison en soi pour justifier une crise d'identité.

## **CONCLUSION**

Compte tenu de ce qui précède, il semble logique de:

Renoncer aux propositions présentées, car elles ne reflètent pas la véritable identité du Groupe de travail;

Maintenir le sigle (glorieux!) de WP.29 - très bien connu par les milieux intéressés dans le monde entier;

Considérer un titre exprimant l'idée suivante: "Groupe de travail sur les prescriptions techniques concernant les véhicules routiers" ou un titre similaire.

Founex, le 11 octobre 1999

Le Président d'honneur du WP.29

Giacomo Pocci