



Conseil économique et social

Distr. générale
15 décembre 2015
Français
Original : anglais

Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Soixante-dix-huitième session

Genève, 23-26 février 2016

Point 5 b) de l'ordre du jour provisoire

Questions stratégiques à caractère modal et thématique : harmonisation des règlements concernant les véhicules

Faits nouveaux les plus récents en matière de Règlements concernant les véhicules

Note du secrétariat

1. En 2015, deux nouveaux Règlements de l'ONU concernant les véhicules et visant à améliorer leur sécurité et leur performance environnementale ont été annexés à l'Accord de 1958¹ et sont entrés en vigueur :

- Le nouveau Règlement n° 134 sur les prescriptions de sécurité des véhicules fonctionnant à l'hydrogène énonce les exigences de sécurité applicables à ces véhicules en ce qui concerne leurs systèmes de stockage de l'hydrogène comprimé;
- Le nouveau Règlement n° 135 concernant le comportement des véhicules lors des essais de choc latéral contre un poteau renforce les exigences de sécurité applicables aux véhicules en cas de choc latéral contre un poteau.

2. En 2015, deux nouveaux Règlements de l'ONU à annexer à l'Accord de 1958 ont été adoptés, à savoir :

- Le nouveau Règlement de l'ONU sur les véhicules à deux roues à moteur électrique, « Véhicules électriques de la catégorie L (VE-L) », adopté à la session de juin 2015 du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29), qui définit les exigences de sécurité applicables à ces véhicules en ce qui concerne les systèmes de stockage de l'énergie électrique;

¹ Accord concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions. Ancien titre de l'Accord : Accord concernant l'adoption de conditions uniformes d'homologation et la reconnaissance réciproque de l'homologation des équipements et pièces de véhicules à moteur, en date, à Genève, du 20 mars 1958.



- Le nouveau Règlement sur le choc avant, l'accent étant mis sur les dispositifs de retenue, adopté à la session de novembre 2015 du WP.29, qui renforce les exigences de sécurité applicables aux véhicules en cas de choc frontal de tout l'avant du véhicule contre une barrière d'arrêt.

3. Des règlements de l'ONU existants ont aussi été actualisés par 90 amendements destinés à les adapter aux innovations technologiques les plus récentes et à y introduire des limites plus strictes pour à la fois améliorer la sécurité des véhicules et les rendre moins polluants. Le WP.29 a par exemple adopté en juin 2015 un amendement au Règlement ONU n° 51 (Bruit émis par les véhicules des catégories M et N) annexé à l'Accord de 1958, qui impose des prescriptions d'essai plus strictes pour les mesures du bruit et permet ainsi de mieux prendre en compte les conditions réelles d'utilisation des véhicules.

4. Le WP.29 a également poursuivi en 2015 ses activités en vue d'élaborer des prescriptions applicables aux systèmes intelligents pour véhicules et aux systèmes d'aide à la conduite pour les véhicules automatisés et, partant, pour ouvrir la voie aux futurs véhicules autonomes. C'est dans cette perspective que le WP.29 a réorienté certaines des ressources qu'il déploie dans le cadre des travaux du Groupe de travail informel des systèmes de transport intelligents et des systèmes de conduite autonome afin de tenir compte de l'évolution des techniques dans ce domaine et d'y répondre efficacement. Lors de sa session de mars 2015, le WP.29 a approuvé le programme de travail de ce groupe de travail, qui porte sur les problèmes soulevés par l'automatisation des véhicules.

5. Le Groupe de travail en matière de roulement et de freinage (GRRF), organe subsidiaire du WP.29 s'occupant de la sécurité active, se penche actuellement sur les modifications qu'il convient d'apporter aux Règlements de l'ONU et sur les nouveaux besoins résultant des fonctions de conduite automatisée, qu'il s'agisse de manœuvres à faible vitesse telles que le « stationnement automatique » et le « pilotage automatique en embouteillage » ou du pilotage automatique des véhicules sur route ou sur autoroute.

6. Au mois de mars 2015, l'adoption des amendements apportés aux Règlements technique mondiaux n°s 3 (Systèmes de freinage des motocycles) et 4 (Cycle d'essai mondial harmonisé pour les véhicules utilitaires lourds en ce qui concerne les émissions) a conclu les années de travail que leur avait consacré le WP.29.

7. Des progrès ont été effectués dans le cadre des débats menés par le Forum mondial au sujet de la révision 3 de l'Accord de 1958 sur les homologations de type des véhicules et des pièces et composants, et les Parties contractantes pourraient parvenir à un consensus lors de la session du WP.29 du mois de mars 2016. La présente révision prévoit, entre autres, la mise en place d'un régime d'homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule et l'établissement, au niveau de la CEE, de la base de données DETA relative aux homologations de type. Le secrétariat a informé les Parties contractantes que la gestion de ce service nécessiterait des ressources supplémentaires, qui pourraient par exemple être financées au moyen de fonds extrabudgétaires. Les Parties contractantes ont émis le souhait que ce financement soit plutôt assuré à partir du budget ordinaire de l'ONU.