



## Commission économique pour l'Europe

### Comité des transports intérieurs

#### Quatre-vingt-troisième session

Genève, 23-26 février 2021

Point 7 i) de l'ordre du jour provisoire

**Questions stratégiques de nature horizontale et transversale  
ou d'ordre réglementaire : Harmonisation des Règlements  
concernant les véhicules**

## Éléments nouveaux dans le domaine des Règlements concernant les véhicules

### Note du secrétariat\*

#### Résumé

Le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) a continué à œuvrer en faveur du renforcement de la sécurité des véhicules et de la protection de l'environnement. Ces travaux ont permis d'élaborer un certain nombre de nouveaux règlements et de nouvelles règles concernant les véhicules annexés aux Accords de 1958, 1997 et 1998, ainsi que de nouveaux amendements aux règles et règlements existants.

Parmi les éléments importants, il convient de mentionner l'élaboration d'une première série de Règlements ONU sur les véhicules hautement automatisés par le Groupe de travail des véhicules automatisés/autonomes et connectés (GRVA), la base de données pour l'échange d'informations concernant l'homologation de type (DETA) de la Commission économique pour l'Europe (CEE), l'application et la poursuite de l'élaboration de l'Accord de 1998, et les contrôles techniques périodiques en application de l'Accord de 1997.

Le Comité des transports intérieurs (CTI) **est invité** à :

- **Approuver** les activités énumérées dans le présent document ;
- **Saluer** l'élaboration par le GRVA de la première série de Règlements ONU sur les véhicules hautement automatisés ;
- **Prendre note** de la limite imposée pour les sessions du WP.29 et de ses organes subsidiaires en raison des conséquences de la COVID-19 et de la crise financière de l'ONU ;

\* Il a été convenu que le présent document serait publié après la date normale de publication en raison de circonstances indépendantes de la volonté du soumetteur.



- **Remercier** l'Allemagne d'héberger la DETA à titre provisoire et **réitérer** sa demande d'un financement durable pour que la DETA soit hébergée à la CEE, au titre du budget ordinaire de l'Organisation des Nations Unies ou au moyen de contributions volontaires de Parties contractantes.

## Observations d'ordre général

1. Les travaux du WP.29 et de ses organes subsidiaires (groupes de travail) ont été fortement perturbés par la pandémie de COVID-19 et par la crise financière de l'ONU. À la suite de la session de mars 2020 du WP.29, les réunions en présentiel sont devenues impossibles et les services d'interprétation pour les réunions virtuelles n'ont été fournis qu'à partir de fin juin 2020, et uniquement de façon très limitée. En outre, afin que les représentants de tous les continents puissent y participer, les réunions ne pouvaient être planifiées qu'en début d'après-midi. Ainsi, par exemple, la session de juin 2020 du WP.29 a dû être limitée à une durée de deux heures seulement, et l'ordre du jour a donc été réduit au strict minimum pour permettre de prendre des décisions et de voter. De plus, plusieurs sessions de groupes de travail n'ont pas été considérées comme officielles car les services de conférence de l'ONUG n'avaient pas fourni d'interprétation. Enfin, il a fallu suivre les procédures d'approbation tacite imposées par le Comité exécutif, ce qui a donné lieu à des formalités administratives fastidieuses.

### I. Automatisation des véhicules

2. À la suite de la restructuration du WP.29 en juin 2018, en application de la décision n° 19 du CTI (2018), et de la création du Groupe de travail des véhicules automatisés/autonomes et connectés (GRVA), le Document-cadre sur les véhicules automatisés/autonomes (ECE/TRANS/WP.29/2019/34/Rev.1), approuvé par le CTI à sa quatre-vingt-deuxième session, a orienté les travaux menés sur les véhicules automatisés.

3. La première série de Règlements ONU pour les véhicules automatisés, adoptée à la session de juin 2020 du WP.29, est entrée en vigueur le 22 janvier 2021. Parmi ces nouveaux règlements figurent le Règlement ONU n° 157 sur les systèmes automatisés de maintien dans la voie (qui constitue la première application du niveau 3 d'automatisation de la Society of Automotive Engineers (SAE)), ainsi que les Règlements ONU n°s 155 et 156, des règlements précurseurs qui portent respectivement sur la cybersécurité et sur les mises à jour logicielles sans fil. Ces nouveaux Règlements ONU visent à garantir la sécurité et la sûreté des véhicules automatisés au moyen de dispositions axées sur les résultats et technologiquement neutres, qui représentent les technologies les plus avancées sans toutefois restreindre l'innovation future.

### II. Accord de 1958

4. Outre les trois nouveaux Règlements ONU relatifs aux véhicules automatisés (voir le paragraphe 3), deux nouveaux Règlements ONU concernant les véhicules, visant à améliorer la sécurité des véhicules et leurs performances environnementales, sont entrés en vigueur en 2020 :

a) Le Règlement ONU n° 153 sur l'intégrité du système d'alimentation en carburant et la sûreté de la chaîne de traction électrique en cas de choc arrière ;

b) Le Règlement ONU n° 154 sur la procédure d'essai mondiale harmonisée en ce qui concerne les émissions des voitures particulières et véhicules utilitaires légers (procédure WLTP), entré en vigueur le 22 janvier 2021.

5. Le WP.29 a adopté en 2020 deux autres nouveaux Règlements ONU ayant pour but de protéger les usagers de la route vulnérables. Les Règlements ONU existants ont été actualisés au moyen de 96 amendements, qui adaptent les Règlements aux innovations technologiques les plus récentes et mettent en place des limites plus strictes visant à accroître à la fois la sûreté et les performances environnementales des véhicules. Le nouveau Règlement ONU n° 158 sur l'homologation des dispositifs d'aide à la vision lors des manœuvres en marche arrière et des véhicules à moteur en ce qui concerne la détection par le conducteur d'usagers de la route vulnérables derrière le véhicule et le nouveau Règlement ONU n° 159 sur le système de détection de piétons et de cyclistes au démarrage ont été adoptés à la session de novembre 2020 du WP.29 et entreront en vigueur en juin 2021.

6. Étant donné qu'il n'a toujours pas été possible d'obtenir un financement pour héberger la DETA à la CEE, ni au titre du budget ordinaire ni au moyen de ressources extrabudgétaires, le WP.29 remercie l'Allemagne qui héberge actuellement le système à titre provisoire. Le WP.29 continuera de chercher des solutions durables pour financer l'hébergement de la DETA.

7. En ce qui concerne la mise au point de fonctionnalités et de modules supplémentaires de la DETA, le Comité international de l'inspection technique automobile (CITA) s'est de nouveau déclaré prêt à financer l'élaboration du module de déclaration de conformité. L'Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA), l'Association européenne des fournisseurs de l'automobile (CLEPA) et l'Organisation technique européenne du pneumatique et de la jante (ETRTO) ont confirmé leur intention de financer le module de l'identifiant unique ; à cet égard, des problèmes contractuels devront être réglés, ce qui pourra nécessiter la participation du secrétariat.

### **III. Accord de 1997**

8. À la 182<sup>e</sup> session du WP.29, la Résolution d'ensemble n° 6 (R.E.6), relative aux prescriptions applicables au matériel d'essai, aux qualifications et à la formation des inspecteurs et à la supervision des centres d'essai, a été modifiée par l'ajout de dispositions relatives à l'application des exigences d'aptitude à la circulation et de comportement au regard de l'environnement des véhicules en service, sous forme de directives concernant les contrôles techniques routiers.

9. Ces directives comprennent notamment des approches innovantes pour la sélection des véhicules devant faire l'objet d'un contrôle technique routier, telles que la télédétection des polluants, de la température des freins ou des charges par essieu, ainsi que des méthodes fondées sur les renseignements disponibles, comme la détermination du profil de risque des exploitants. Ces approches contribueront à réduire les formalités administratives et les coûts, tant pour les exploitants obtenant de bons résultats que pour les organismes de contrôle.

### **IV. Accord de 1998**

10. En 2020, le WP.29 a mené à terme plusieurs années de travail sur un nouveau Règlement technique mondial (RTM ONU) n° 21 relatif à la détermination de la puissance des véhicules électriques, qui a été adopté par le Comité exécutif de l'Accord de 1998 à sa session de novembre 2020.

11. Huit amendements aux Règlements techniques mondiaux n°s 3 (Freinage des motocycles), 6 (Vitrages de sécurité), 7 (Appuie-tête), 15 (Procédure d'essai mondiale harmonisée pour les voitures particulières et véhicules utilitaires légers (WLTP)), 16 (Pneumatiques), 18 (Systèmes d'autodiagnostic pour les véhicules de la catégorie L) et n° 19 (Procédure de mesure des émissions par évaporation dans le cadre de la procédure d'essai mondiale harmonisée pour les voitures particulières et véhicules utilitaires légers) ont été adoptés en 2020. Ces amendements adaptent les RTM ONU aux innovations technologiques les plus récentes et mettent en place des prescriptions plus strictes visant à accroître à la fois la sûreté et les performances environnementales des véhicules.

### **V. Lien avec le Programme de développement durable à l'horizon 2030**

12. L'adhésion aux Accords de l'ONU concernant les véhicules et le respect des Règlements, Règles et Règlements techniques mondiaux ONU y annexés peuvent aider à atteindre les cibles 3.6, 3.9, 7.3, 9.1, 11.2 et 13.2 des objectifs de développement durable.