

**Commission économique pour l'Europe****Comité des transports intérieurs****Quatre-vingt-quatrième session**

Genève, 22-25 février 2022

Point 9 k) 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. Ses 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 relatifs à 2021, il convient de mentionner l'élaboration d'une série de Règlements ONU ayant pour but une meilleure protection des usagers de la route vulnérables, le Règlement ONU n° 160 (Enregistreurs de données de route), qui vise une analyse approfondie des accidents plus détaillée, une série de Règlements ONU axés sur de meilleures dispositions de protection contre le vol en annexes de l'Accord de 1958, ainsi que l'application et la poursuite de l'élaboration de l'Accord de 1998 et des contrôles techniques périodiques en application de l'Accord de 1997, en particulier l'élaboration d'un cadre global sur la conformité des véhicules pendant leur durée de vie.

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

- **Approuver** les activités énumérées dans le présent document ;
- **Se féliciter** de l'élaboration, par le WP.29, d'une série de Règlements ONU ayant pour but une meilleure protection des usagers de la route vulnérables, d'un Règlement relatif aux enregistreurs de données de route et d'une série de mesures de protection contre le vol ;

\* 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.



- **Constat**er 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 à laquelle l'ONU fait face ;
- **Remercier** l'Allemagne d'héberger à titre provisoire la base de données pour l'échange d'informations concernant l'homologation de type (DETA) 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 à laquelle l'ONU fait face. En raison de la pandémie, il est devenu impossible d'organiser des réunions en présentiel et les services d'interprétation pour les réunions virtuelles n'ont été fournis que de façon très limitée. En outre, afin que les représentants de tous les continents et de tous les fuseaux horaires puissent y participer, les réunions ne pouvaient être planifiées qu'en début d'après-midi (heure de Genève). Ainsi, par exemple, les sessions du WP.29 ont dû être limitées 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, pour plusieurs sessions de groupes de travail, seules deux heures d'interprétation ont été fournies par les services de conférence de l'Office des Nations Unies à Genève. Dans plusieurs cas, les aspects techniques des sessions virtuelles/hybrides avec interprétation n'étaient plus assurés par les services de conférence et ont donc dû être pris en charge par le personnel de la Division. Enfin, il a fallu suivre les procédures d'approbation tacite imposées par le Comité exécutif, ce qui a donné lieu à un alourdissement des formalités administratives.

### 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 Comité des transports intérieurs (CTI) (2018), et de la création du Groupe de travail des véhicules automatisés/autonomes et connectés (GRVA), le WP.29 et ses organes subsidiaires ont appliqué les dispositions du Document-cadre sur les véhicules automatisés/autonomes (ECE/TRANS/WP.29/2019/34/Rev.2), approuvé par le CTI à sa quatre-vingt-deuxième session, qui a orienté les travaux menés sur les véhicules automatisés. Dirigés par les coprésidents d'Amérique, d'Asie et d'Europe, ces travaux sont réalisés conformément aux perspectives définies en matière de sécurité, aux éléments clés relatifs à la sécurité et aux orientations fournies aux groupes de travail du WP.29 dans le Document-cadre, conformément au programme d'activités figurant dans l'annexe de celui-ci, laquelle vise à être adaptée aux pays soumis au régime de l'homologation de type et aux pays soumis au régime de l'autocertification. Initiative inédite, ces activités ont pour objectif d'harmoniser les réglementations relatives aux véhicules automatisés au niveau mondial et à créer un environnement plus propice à l'innovation. En 2021, parmi les faits marquants réalisés au titre du Document-cadre figurent la première version de la Nouvelle méthode d'évaluation et d'essai de la conduite automatisée – Document de référence, ainsi que le projet de recommandations relatives à des prescriptions uniformes concernant la cybersécurité et les mises à jour logicielles des véhicules automobiles.

3. Ces faits marquants font suite aux réalisations de l'année 2020, pendant laquelle une première série de Règlements ONU relatifs aux véhicules automatisés avait été adoptée, laquelle est entrée en vigueur le 22 janvier 2021. Parmi ces nouveaux règlements figuraient le Règlement ONU n° 157 sur les systèmes automatisés de maintien dans la voie (qui constituent la première application du niveau 3 d'automatisation de la Society of Automotive Engineers (SAE), avec domaine de conception fonctionnelle réduit), ainsi que les Règlements ONU n°s 155 et 156, règlements précurseurs qui portent respectivement sur la cybersécurité et sur les mises à jour logicielles sans fil. Depuis son adoption, le Règlement ONU n° 157 a été modifié de façon à y inclure des dispositions relatives à l'homologation des véhicules lourds équipés de systèmes automatisés de maintien dans la voie (ALKS). D'autres évolutions axées sur l'augmentation de la vitesse maximale de fonctionnement ainsi que l'ajout de dispositions relatives au changement de voie sont en cours d'examen.

## II. Accord de 1958

4. Deux nouveaux Règlements ONU ayant pour but de protéger les usagers de la route vulnérables sont entrés en vigueur en 2021 :

a) Le Règlement ONU n° 158 relatif à 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 ;

b) Le Règlement ONU n° 159 relatif aux systèmes de détection de piétons et de cyclistes au démarrage.

5. À sa session de mars 2021, le WP.29 a adopté les quatre nouveaux Règlements ONU suivants, qui sont entrés en vigueur le 30 septembre 2021 :

a) Le Règlement ONU n° 160 (Enregistreurs de données de route) ;

b) Le Règlement ONU n° 161 (Dispositifs de protection contre une utilisation non autorisée) ;

c) Le Règlement ONU n° 162 (Dispositifs d'immobilisation) ;

d) Le Règlement ONU n° 163 (Systèmes d'alarme pour véhicules).

6. Les Règlements ONU existants ont été actualisés au moyen de 134 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.

7. 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 a remercié l'Allemagne d'héberger actuellement la base de données à titre provisoire. Il continuera de chercher des solutions durables pour financer son hébergement.

8. 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

9. À sa 185<sup>e</sup> session, le Comité a amorcé l'examen d'une proposition de document-cadre sur la conformité des véhicules pendant leur durée de vie, qui prévoit un régime de conformité appliquant aux véhicules une démarche globale, depuis l'homologation de type jusqu'à leur fin de vie et leur mise au rebut en passant par les contrôles techniques périodiques et les contrôles techniques routiers.

## IV. Accord de 1998

10. En 2021, le Comité a mené à terme plusieurs années de travail sur des amendements au Règlement technique mondial ONU n° 4 (Procédure d'essai applicable aux moteurs à allumage par compression et aux moteurs à allumage commandé alimentés au gaz naturel (GN) ou au gaz de pétrole liquéfié (GPL) en ce qui concerne les émissions de polluants (WHDC)) et une Résolution mutuelle sur les vitrages de toit panoramique, qui ont été adoptés en 2021. Ces amendements permettent d'adapter les Règlements techniques mondiaux 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**

11. L'adhésion aux Accords de l'ONU concernant les véhicules et le respect des Règlements ONU, 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.

---