

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

Genève, 20-23 février 2024

Point 10 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 au titre des Accords de 1958, 1997 et 1998, ainsi que de nouveaux amendements aux Règles et aux Règlements existants.

Parmi les éléments importants concernant 2023, il convient de mentionner l'entrée en vigueur d'une série de Règlements ONU ayant trait à l'amélioration de la protection des usagers de la route vulnérables, mais aussi l'élaboration des nouveaux Règlements suivants :

- a) Le Règlement ONU relatif aux émissions en conditions réelles de conduite au niveau mondial ;
- b) Le Règlement ONU relatif aux enregistreurs de données de route pour les véhicules utilitaires lourds ;
- c) Le Règlement ONU relatif aux systèmes de retenue aux fins de la sécurité des enfants transportés par autobus et autocar ;

qui constituent des additifs à l'Accord de 1958, ainsi que les activités relatives à l'application de l'Accord de 1998 et à la poursuite des travaux le concernant et aux 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 ;
- **Saluer** les travaux et réalisations du WP.29, tels que :



- a) Le nouveau Règlement ONU relatif aux systèmes de retenue aux fins de la sécurité des enfants transportés par autobus et autocar ;
- b) L'élaboration des Directives relatives aux prescriptions réglementaires et aux critères vérifiables de validation de la sécurité des systèmes de conduite automatisée et des Lignes directrices relatives à la validation des systèmes de conduite automatisée selon la nouvelle méthode d'évaluation et d'essai de la conduite automatisée ; et
- c) L'établissement d'un nouveau Règlement technique mondial ONU (RTM ONU) (RTM ONU n° 24 sur la mesure en laboratoire des émissions de freinage des voitures particulières et utilitaires légers) et d'un nouveau Règlement ONU relatif aux émissions en conditions réelles de conduite au niveau mondial ;
- **Noter** que le Groupe de travail des véhicules automatisés/autonomes et connectés (GRVA) souhaite tenir l'une de ses sessions annuelles en dehors de Genève en 2025 ;
  - **Remercier** l'Allemagne d'héberger provisoirement la base de données pour l'échange d'informations concernant l'homologation de type (DETA).

## I. Observations d'ordre général

1. Les travaux du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) et de ses six groupes de travail subsidiaires sont présentés dans le document ECE/TRANS/WP.29/2023/1/Rev.1, dans lequel on trouvera un aperçu détaillé de la répartition des domaines de travail entre les différents groupes, définie à la suite de l'établissement des priorités de travail, du calendrier et des objectifs à atteindre, et de l'alignement sur la Stratégie du Comité des transports intérieurs (CTI).
2. En 2023, plus de 40 groupes de travail informels ont travaillé parallèlement au WP.29 et à ses organes subsidiaires pour les aider à élaborer de nouveaux règlements concernant les véhicules et à actualiser, au moyen de 115 amendements, les 165 Règlements ONU annexés à l'Accord de 1958, les 24 Règlements techniques mondiaux ONU (RTM ONU) annexés à l'Accord de 1998 et les quatre Règles de l'ONU annexées à l'Accord de 1997, et trois nouveaux Règlements ONU et un nouveau RTM ONU ont été établis.

## II. Automatisation des véhicules

3. Après la restructuration du WP.29, en juin 2018, en application de la décision n° 19 du CTI (2018), et 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 orientait 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 et conformément au programme d'activités figurant dans l'annexe de celui-ci, ce programme étant conçu pour convenir aux pays soumis au régime de l'homologation de type et aux pays soumis au régime de l'autocertification. Ces activités constituent une initiative inédite dont l'objectif est d'harmoniser la réglementation relative aux véhicules automatisés au niveau mondial et de créer un environnement plus propice à l'innovation. Parmi les réalisations marquantes de 2023 résultant du Document-cadre figurent la nouvelle version du document intitulé « Nouvelle méthode d'évaluation et d'essai de la conduite automatisée – Document de référence », l'élaboration de la version finale d'un document commun présentant les travaux du groupe de travail informel des prescriptions fonctionnelles applicables aux véhicules automatisés et autonomes (FRAV) et du groupe de travail informel des méthodes de validation pour la conduite automatisée (VMAD), qui servira de base pour l'élaboration de nouveaux règlements relatifs aux systèmes de conduite automatisée au titre tant de l'Accord

de 1958 que de celui de 1998, ainsi que le projet de recommandations relatives à des prescriptions uniformes concernant la cybersécurité et les mises à jour logicielles des véhicules automobiles.

4. En outre, le GRVA a entrepris d'élaborer un Règlement ONU relatif aux systèmes d'aide au contrôle du véhicule. Grâce à ces nouvelles prescriptions, les technologies disponibles et déjà très répandues présentant toujours un niveau 2 d'automatisation pourront être clairement distinguées de celles qui rendent la conduite entièrement automatisée possible et permettent ainsi aux conducteurs d'effectuer d'autres tâches que la conduite (voir également la résolution du Forum mondial de la sécurité routière sur les questions de sécurité relatives aux activités autres que la conduite auxquelles se livre le conducteur lorsqu'un système de conduite automatisé émettant des demandes de transition assure le contrôle dynamique du véhicule), mais qui nécessitent toutefois qu'ils restent disponibles.

### III. Accord de 1958

5. Le WP.29 a achevé ses travaux sur la protection des usagers de la route vulnérables avec l'entrée en vigueur, en juin et en octobre 2023, de trois nouveaux Règlements ONU (le Règlement ONU n° 165 sur les avertisseurs de marche arrière, le Règlement ONU n° 166 sur les usagers de la route vulnérables à proximité immédiate de l'avant et des côtés du véhicule et le Règlement ONU n° 167 sur la vision directe des usagers de la route vulnérables).

6. Le nouveau Règlement ONU n° [168] relatif aux émissions en conditions réelles de conduite au niveau mondial contribuera à la protection de l'environnement et permettra d'obtenir des informations correspondant à la réalité en ce qui concerne les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules neufs. Grâce au nouveau Règlement ONU n° [169] relatif aux enregistreurs de données de route pour les véhicules utilitaires lourds, il sera possible, dans le cadre d'une enquête sur un accident de la circulation impliquant ces véhicules, d'accéder aux informations enregistrées immédiatement avant et pendant l'accident. Le nouveau Règlement ONU n° [170] relatif aux systèmes de retenue aux fins de la sécurité des enfants transportés par autobus et autocar contribuera pour une grande part à l'amélioration de la sécurité du groupe d'usagers les plus vulnérables, à savoir les enfants, en cas d'accident survenant lorsqu'ils sont transportés par autobus et autocar.

7. Les Règlements ONU existants et les résolutions connexes ont été actualisés au moyen de 114 amendements, qui adaptent la réglementation aux innovations technologiques les plus récentes et mettent en place des limites plus strictes visant à accroître la sécurité et les performances environnementales des véhicules.

8. Étant donné qu'il n'a pas été possible, à ce jour, d'obtenir un financement pour héberger la base de données pour l'échange d'informations concernant l'homologation de type (DETA) à la Commission économique pour l'Europe ni au titre du budget ordinaire ni au moyen de ressources extrabudgétaires, l'Allemagne assure provisoirement cet hébergement, et le WP.29 l'en remercie. Le WP.29 continuera de chercher des solutions durables pour financer l'hébergement de la base de données.

9. En ce qui concerne la mise au point de fonctionnalités et de modules supplémentaires de la DETA, l'International Motor Vehicle Inspection Committee s'est de nouveau déclaré prêt à financer l'élaboration du module de déclaration de conformité. L'élaboration du module de l'identifiant unique (UI), qui avait été suspendue le temps que soit évaluée la possibilité d'appliquer ce module à l'ensemble des Règlements ONU, est en cours. Les Parties contractantes débattent à l'heure actuelle d'une éventuelle approche facultative.

### IV. Accord de 1997

10. À sa 191<sup>e</sup> session, le WP.29 a adopté le Document-cadre sur la conformité des véhicules pendant leur durée de vie, qui prévoit d'appliquer 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.

11. Le WP.29 a également adopté un amendement à la Résolution d'ensemble n° 6 (R.E.6) (équipements d'essai, compétences et formation des inspecteurs et supervision), dont l'objet est d'introduire des prescriptions en matière d'équipements d'essai destinés au comptage du nombre de particules. Il a établi un amendement à la Règle ONU n° 1 (Protection de l'environnement) qui donne la possibilité de recourir à l'essai de comptage du nombre de particules pour les véhicules à moteur diesel des classes d'émission Euro 5/Euro V et Euro 6/Euro VI. Ce nouvel essai portant sur les émissions des véhicules à moteur diesel, réalisé lors des contrôles techniques périodiques, contribuera à mieux protéger l'environnement.

## **V. Accord de 1998**

12. En 2023, le WP.29 a mené à terme plusieurs années de travail qui ont abouti à l'établissement du nouveau RTM ONU n° 24 sur la mesure en laboratoire des émissions de freinage des voitures particulières et utilitaires légers.

13. Le WP.29 a établi un amendement au RTM ONU n° 13 (Véhicules à pile à combustible à hydrogène) et un amendement à la Résolution mutuelle n° 1 (R.M.1) sur la description et le fonctionnement des instruments et des dispositifs d'essai servant à évaluer la conformité des véhicules à roues, des équipements et des pièces aux prescriptions techniques énoncées dans les Règlements ONU et les RTM ONU. Ces amendements permettent d'adapter les RTM ONU aux innovations technologiques les plus récentes et mettent en place des prescriptions plus strictes visant à accroître la sécurité et les performances environnementales des véhicules.

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

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

---