



Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

**Forum mondial de l'harmonisation
des Règlements concernant les véhicules**

171^e session

Genève, 14-17 mars 2017

Rapports

**du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements
concernant les véhicules sur sa 171^e session**

**du Comité d'administration de l'Accord de 1958
sur sa soixante-cinquième session**

**du Comité exécutif de l'Accord de 1998
sur sa quarante-neuvième session**

**et du Comité d'administration de l'Accord de 1997
sur sa neuvième session**



Table des matières

| | <i>Paragraphes</i> | <i>Page</i> |
|---|--------------------|-------------|
| A. Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules | | |
| I. Participation | 1 | 6 |
| II. Déclarations liminaires..... | 2–9 | 6 |
| III. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)..... | 10–11 | 7 |
| IV. Coordination et organisation des travaux (point 2 de l'ordre du jour) | 12–31 | 8 |
| A. Rapport de la session du Comité de gestion pour la coordination des travaux (WP.29/AC.2) (point 2.1 de l'ordre du jour) | 12–21 | 8 |
| B. Programme de travail, liste des documents et calendrier des sessions pour l'année 2017 (point 2.2 de l'ordre du jour)..... | 22–23 | 9 |
| C. Systèmes de transport intelligents et véhicules automatisés (point 2.3 de l'ordre du jour) | 24–30 | 9 |
| D. Suivi de la soixante-dix-huitième session du Comité des transports intérieurs (CTI) (point 2.4 de l'ordre du jour) | 31 | 10 |
| V. Examen des rapports des groupes de travail subsidiaires du WP.29 (point 3 de l'ordre du jour)..... | 32 | 11 |
| A. Groupe de travail du bruit (GRB) (soixante-quatrième session, 5-7 septembre 2016) (point 3.1 de l'ordre du jour)..... | 32 | 11 |
| B. Groupe de travail en matière de roulement et de freinage (GRRF) (quatre-vingt-deuxième session, 20-23 septembre 2016) (point 3.2 de l'ordre du jour) | 33 | 11 |
| C. Groupe de travail des dispositions générales de sécurité (GRSG) (111 ^e session, 10-14 octobre 2016) (point 3.3 de l'ordre du jour) | 34 | 11 |
| D. Groupe de travail de l'éclairage et de la signalisation lumineuse (GRE) (soixante-seizième session, 25-28 octobre 2016) (point 3.4 de l'ordre du jour) | 35 | 11 |
| E. Faits marquants des dernières sessions (point 3.5 de l'ordre du jour) | 36–52 | 11 |
| 1. Groupe de travail de la sécurité passive (GRSP) (soixantième session, 13-16 décembre 2016) (point 3.5.1 de l'ordre du jour) | 36–40 | 11 |
| 2. Groupe de travail de la pollution et de l'énergie (GRPE) (soixante-quatorzième session, 10-13 janvier 2017) (point 3.5.2 de l'ordre du jour)..... | 41–43 | 12 |
| 3. Groupe de travail en matière de roulement et de freinage (GRRF) (quatre-vingt-troisième session, 23-27 janvier 2017) (point 3.5.3 de l'ordre du jour)..... | 44–49 | 12 |
| 4. Groupe de travail du bruit (GRB) (soixante-cinquième session, 15-17 février 2017) (point 3.5.4 de l'ordre du jour) | 50–52 | 12 |
| VI. Accord de 1958 (point 4 de l'ordre du jour)..... | 53–86 | 13 |
| A. État de l'Accord et des Règlements annexés (point 4.1 de l'ordre du jour).... | 53–55 | 13 |
| B. Orientations demandées par les Groupes de travail à propos de questions relatives aux Règlements annexés à l'Accord de 1958 (point 4.2 de l'ordre du jour) | 56–59 | 13 |

| | | | |
|-------|--|---------|----|
| 1. | Reproduction de normes privées et renvoi à celles-ci dans les Règlements, les Règlements techniques mondiaux et les Règles de l'ONU (point 4.2.1 de l'ordre du jour) | 57 | 13 |
| 2. | Orientations relatives aux amendements aux Règlements annexés à l'Accord de 1958 (point 4.2.2 de l'ordre du jour)..... | 58–59 | 13 |
| C. | Mise au point d'une homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule (IWVTA) (point 4.3 de l'ordre du jour) | 60–62 | 14 |
| D. | Projet de révision 3 de l'Accord de 1958 (point 4.4 de l'ordre du jour)..... | 63–64 | 14 |
| E. | Élaboration d'une base de données pour l'échange d'informations concernant l'homologation de type (DETA) (point 4.5 de l'ordre du jour).... | 65–66 | 15 |
| F. | Examen de projets d'amendements à des Règlements existants, soumis par le GRB (point 4.6 de l'ordre du jour) | 67 | 15 |
| G. | Examen de projets d'amendements à des Règlements existants, soumis par le GRRF (point 4.7 de l'ordre du jour)..... | 68–70 | 15 |
| H. | Examen de projets d'amendements à des Règlements existants, soumis par le GRSG (point 4.8 de l'ordre du jour)..... | 71 | 16 |
| I. | Examen de projets d'amendements à des Règlements existants, soumis par le GRE (point 4.9 de l'ordre du jour) | 72–74 | 16 |
| J. | Examen de projets d'amendements à des Règlements existants, soumis par le GRPE (point 4.10 de l'ordre du jour) | 75–81 | 17 |
| K. | Examen de projets de rectificatifs à des Règlements existants, soumis par le GRRF (point 4.11 de l'ordre du jour)..... | 82 | 17 |
| L. | Examen d'éventuels projets de rectificatifs à des Règlements existants, soumis par le secrétariat (point 4.12 de l'ordre du jour) | 83 | 18 |
| M. | Examen de propositions de nouveaux Règlements soumises par les groupes de travail subsidiaires du Forum mondial (point 4.13 de l'ordre du jour) | 84 | 18 |
| N. | Propositions d'amendements à la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3) soumises par les groupes de travail au Forum mondial pour examen (point 4.14 de l'ordre du jour)..... | 85–86 | 18 |
| VII. | Accord de 1998 (point 5 de l'ordre du jour)..... | 87–88 | 18 |
| | État de l'Accord, y compris l'application de son paragraphe 7.1 (point 5.1 de l'ordre du jour) | 87–88 | 18 |
| VIII. | Échange de vues sur les procédures législatives nationales ou régionales et sur la transposition de Règlements et/ou des RTM existants dans la législation nationale ou régionale (point 6 de l'ordre du jour) | 89 | 18 |
| IX. | Accord de 1997 (Contrôles techniques périodiques) (point 7 de l'ordre du jour) | 90–100 | 19 |
| A. | État de l'Accord (point 7.1 de l'ordre du jour) | 90–91 | 19 |
| B. | Mise à jour des Règles de l'ONU n ^{os} 1 et 2 (point 7.2 de l'ordre du jour) | 92–96 | 19 |
| C. | Élaboration de prescriptions applicables au matériel d'essai, aux qualifications et à la formation des inspecteurs ainsi qu'à la supervision des centres d'essai (point 7.3 de l'ordre du jour)..... | 97–100 | 20 |
| X. | Questions diverses (point 8 de l'ordre du jour) | 101–114 | 20 |
| A. | Échange d'informations sur les mesures appliquées en cas de défaut et de non-conformité, notamment les systèmes de rappel (point 8.1 de l'ordre du jour) | 101–105 | 20 |

| | | | |
|--|---|---------|----|
| B. | Cohérence entre les dispositions de la Convention de Vienne de 1968 et les dispositions techniques concernant les véhicules contenues dans les Règlements et les RTM découlant des Accords de 1958 (point 8.2 de l'ordre du jour) | 106 | 21 |
| C. | Proposition d'amendements à la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3) (point 8.3 de l'ordre du jour) | 107 | 22 |
| D. | Objectifs et indicateurs en matière de sécurité routière (point 8.4 de l'ordre du jour) | 108–112 | 22 |
| E. | Documents destinés à la publication (point 8.5 de l'ordre du jour) | 113–114 | 23 |
| XI. | Adoption du rapport (point 9 de l'ordre du jour)..... | 115 | 23 |
| B. Comité d'administration de l'Accord de 1958 (AC.1) | | | |
| XII. | Constitution du Comité (point 10 de l'ordre du jour)..... | 116–117 | 24 |
| XIII. | Proposition d'amendements et de rectificatifs à des Règlements existants et à de nouveaux règlements – Vote de l'AC.1 (point 11 de l'ordre du jour) | 118 | 24 |
| C. Comité exécutif de l'Accord de 1998 (AC.3) | | | |
| XIV. | Constitution du Comité AC.3 et élection des membres du Bureau pour l'année 2017 (point 12 de l'ordre du jour)..... | 119–120 | 28 |
| XV. | Suivi de la mise en œuvre de l'Accord de 1998 : rapports des Parties contractantes sur la transposition des RTM et de leurs amendements dans la législation nationale ou régionale (point 13 de l'ordre du jour)..... | 121 | 28 |
| XVI. | Examen et vote par l'AC.3 de projets de règlement techniques mondiaux ou de projets d'amendements à des RTM existants, le cas échéant (point 14 de l'ordre du jour)..... | 122–123 | 28 |
| A. | Proposition de nouveau règlement techniques mondial, le cas échéant (point 14.1 de l'ordre du jour) | 122 | 28 |
| B. | Proposition d'amendements à un règlement technique mondial, le cas échéant (point 14.2 de l'ordre du jour) | 123 | 28 |
| XVII. | Examen des éventuels Règlements techniques à inclure dans le Recueil des règlements techniques mondiaux admissibles (point 15 de l'ordre du jour)..... | 124–125 | 29 |
| | Demande d'inscription n° 13 : programme de l'Agence pour la protection de l'environnement et du Département des transports des États-Unis d'Amérique concernant des révisions et additions s'appliquant à l'étiquette-énergie des automobiles : nouvelles étiquettes Consommation et Émissions pour une nouvelle génération de véhicules (point 15.1 de l'ordre du jour)..... | 125 | 29 |
| XVIII. | Orientations, adoptées par consensus, concernant les éventuels éléments de projets de RTM qui n'auraient pas été réglés par les groupes de travail subsidiaires du Forum mondial (point 16 de l'ordre du jour)..... | 126 | 29 |
| XIX. | Échange d'informations sur les nouvelles priorités à inclure dans le programme de travail (point 17 de l'ordre du jour)..... | 127–140 | 29 |
| XX. | État d'avancement de l'élaboration de nouveaux RTM et d'amendements à des RTM existants (point 18 de l'ordre du jour) | 141–156 | 31 |
| A. | RTM n° 1 (Serrures et charnières des portes) (point 18.1 de l'ordre du jour) ... | 141 | 31 |
| B. | RTM n° 2 (Cycle d'essai mondial harmonisé de mesure des émissions des motocycles (WMTC)) (point 18.2 de l'ordre du jour)..... | 142 | 31 |
| C. | RTM n° 3 (Freinage des motocycles) (point 18.3 de l'ordre du jour)..... | 143–144 | 31 |

| | | | |
|--|---|---------|----|
| D. | RTM n° 6 (Vitrages de sécurité) (point 18.4 de l'ordre du jour)..... | 145 | 32 |
| E. | RTM n° 7 (Appuie-tête) (point 18.5 de l'ordre du jour) | 146–147 | 32 |
| F. | RTM n° 9 (Sécurité des piétons) (point 18.6 de l'ordre du jour) | 148–149 | 32 |
| G. | RTM n° 15 (Procédure d'essai mondiale harmonisée pour les voitures particulières et véhicules utilitaires légers (WLTP) – Phase 2) (point 18.7 de l'ordre du jour) | 150 | 33 |
| H. | RTM n° 16 (Pneumatiques) (point 18.8 de l'ordre du jour)..... | 151–153 | 33 |
| I. | Projet de RTM sur la sécurité des véhicules électriques (point 18.9 de l'ordre du jour) | 154–155 | 33 |
| J. | Projet de RTM sur les véhicules à moteur silencieux (point 18.10 de l'ordre du jour) | 156 | 34 |
| XXI. | Questions sur lesquelles un échange de vues et de données devrait s'engager ou se poursuivre (point 19 de l'ordre du jour)..... | 157–163 | 34 |
| A. | Harmonisation des dispositions relatives aux chocs latéraux (point 19.1 de l'ordre du jour) | 157–158 | 34 |
| 1. | Mannequins d'essai de choc latéral (point 19.1 a) de l'ordre du jour) ... | 157 | 34 |
| 2. | Choc latéral contre un poteau (point 19.1 b) de l'ordre du jour) | 158 | 34 |
| B. | Véhicules électriques et environnement (point 19.2 de l'ordre du jour)..... | 159–160 | 34 |
| C. | Caractéristiques de la machine 3-D H (point 19.3 de l'ordre du jour)..... | 161 | 35 |
| D. | Véhicules à hydrogène et à pile à combustible (HFCV) (RTM n° 13) – Phase 2 (point 19.4 de l'ordre du jour) | 162–163 | 35 |
| XXII. | Questions diverses (point 20 de l'ordre du jour)..... | 164–166 | 35 |
| | Proposition d'amendements à la Résolution spéciale n° 2 (point 20.1 de l'ordre du jour)..... | 164–166 | 35 |
| D. Comité d'administration de l'Accord de 1997 (AC.4) | | | |
| XXIII. | Constitution du Comité et élection du Bureau pour l'année 2017 (point 21 de l'ordre du jour)..... | 167–169 | 36 |
| XXIV. | Amendements aux Règles n ^{os} 1 et 2 (point 22 de l'ordre du jour) | 170 | 36 |
| XXV. | Élaboration de prescriptions applicables au matériel d'essai, aux qualifications et à la formation des inspecteurs et à la supervision des centres d'essai (point 23 de l'ordre du jour)..... | 171 | 36 |
| XXVI. | Questions diverses (point 24 de l'ordre du jour)..... | 172 | 36 |
| Annexes | | | |
| I. | Liste des documents informels (WP.29-171...) distribués sans cote lors de la 171 ^e session | | 37 |
| II. | État de l'Accord de 1998, du Registre mondial et du Recueil de Règlements admissibles..... | | 40 |
| III. | Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) : Groupes de travail, groupes de travail informels et présidence (01/03/2017) | | 45 |
| IV. | Amendements au document ECE/TRANS/WP.29/2017/10 (synthèse) adoptés | | 48 |

I. Participation

1. Le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) a tenu sa 171^e session du 14 au 17 mars 2017, sous la présidence de A. Erario (Italie). Les pays suivants y étaient représentés, conformément à l'alinéa a) de l'article premier du Règlement intérieur du WP.29 (TRANS/WP.29/690 et ECE/TRANS/WP.29/690/Amend.1 et Amend.2) : Afrique du Sud, Allemagne, Australie, Autriche, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Brésil, Canada, Chine, Croatie, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, France, Hongrie, Inde, Italie, Japon, Lettonie, Luxembourg, Malaisie, Norvège, Pakistan, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République de Corée, Roumanie, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Singapour, Slovaquie, Suède, Suisse, Tchéquie et Turquie. Des représentants de l'Union européenne (UE) y ont également participé, ainsi que des représentants des organisations gouvernementales suivantes : Organisation mondiale de la Santé (OMS), Union internationale des Télécommunications (UIT) et Commission économique eurasiennne. Les organisations non gouvernementales suivantes étaient également représentées : Association for Emissions Control by Catalyst (AECC) ; Consumers International (CI) ; Association européenne des fournisseurs de l'automobile (CLEPA/MEMA/JAPIA)¹ ; Organisation technique européenne du pneu et de la jante (ETRTO) ; Fondation pour l'automobile et la société (Fondation FIA) ; Programme mondial d'évaluation des nouveaux modèles de voitures (Global New Car Assessment Programme (Global NCAP)) ; Groupe de travail « Bruxelles 1952 » (GTB) ; Commission électrotechnique internationale (CEI) ; Association internationale des constructeurs de motocycles (IMMA) ; Comité international de l'inspection technique automobile (CITA) et Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA).

II. Déclarations liminaires

Document(s) : Documents informels WP.29-171-31, WP.29-171-35 et WP.29-171-37.

2. Le Président du Forum mondial a souhaité la bienvenue aux représentants et présenté les personnes devant faire des déclarations liminaires : le secrétaire du WP.29, ainsi que les représentants de la CEE et de la Malaisie.

3. En l'absence de la directrice de la Division des transports durables, le secrétaire du Forum mondial a souhaité la bienvenue aux délégués à la 171^e session du WP.29. Il a rendu compte de la session qui a marqué, en février 2017, le soixante-dixième anniversaire du Comité des transports intérieurs (CTI), ainsi que des événements organisés en marge de cette session. Il a présenté la déclaration ministérielle qui a été signée par les ministres dans le cadre du CTI. Il a également présenté la stratégie du Comité des transports intérieurs, qui fait notamment le bilan des activités des soixante-dix dernières années, en particulier en ce qui concerne le rôle du CTI dans l'Europe d'après guerre, ainsi que des activités et de la formation des divers groupes de travail, accords et conventions qui définissent son rôle actuel d'organisme international actif au sein d'une Commission régionale.

4. Tous les groupes de travail ont été invités à réfléchir au document stratégique en répondant aux quatre questions qui figurent au paragraphe 46 du présent document : i) Quelles sont les voies possibles, quelles priorités faut-il suivre et comment conserver la dynamique, voire l'amplifier ? ii) Quels changements faut-il apporter aux conventions d'ici à 2030 et au-delà en ce qui concerne leurs portées régionales et mondiale ? iii) Comment gérer le tiraillement entre un statut régional et un rôle et une pertinence à l'échelle mondiale ? iv) Faut-il modifier la structure de gouvernance ? Toute contribution à la stratégie du CTI d'ici à la fin avril sera la bienvenue.

¹ Représentant aussi la Motor and Equipment Manufacturers Association (MEMA) et la Japan Auto Parts Industries Association (JAPIA) (TRANS/WP.29/885, par. 4).

5. Le représentant de la CEE a présenté les objectifs, le champ d'activités et la structure de l'Union économique eurasiennne (UEE), ainsi que le rôle de la CEE qui en constitue l'organisme de réglementation permanent (WP.29-171-35). Il a expliqué que la réglementation de la circulation des véhicules sur le territoire de l'Union économique eurasiennne et l'établissement de prescriptions pertinentes était de la plus haute importance pour les activités de la Commission en matière de règlements techniques.

6. Il a souligné que trois des cinq pays membres de l'UEE, la Fédération de Russie, la République du Bélarus et la République du Kazakhstan, avaient adhéré aux trois accords administrés par le Forum mondial : les Accords de 1958, de 1997 et de 1998. Il a précisé que les Règlements de l'ONU annexés à l'Accord de 1958 servaient de base au règlement technique de l'UEE « Sur la sécurité des véhicules à roues » (CU TR 018/2011), qui s'applique à toutes les nouvelles voitures importées ou produites sur le territoire de l'union douanière de l'Union économique eurasiennne. Il a indiqué qu'à l'avenir, lorsque seront établies des prescriptions applicables aux véhicules et à leurs composants, l'UEE mettra l'accent sur la mise en œuvre des règlements de l'ONU existants, ainsi que sur l'application des nouveaux règlements concernant les propriétés et composants pertinents.

7. Il a conclu en souhaitant une session fructueuse et en soulignant l'importance du renforcement des relations entre le Forum mondial et la Commission eurasiennne.

8. Le représentant de la Malaisie a présenté les activités de son pays en matière de véhicules sûrs et respectueux de l'environnement. La Malaisie a adhéré au WP.29 en 2006 et elle a lancé au cours de la même année sa politique nationale de l'automobile, révisée en 2009 puis en 2014. L'élément clé de cette politique était de l'aligner sur les règlements de l'ONU et de faire de la Malaisie une plaque tournante pour la mise en œuvre de ces règlements dans la région. Le but était d'harmoniser les normes dans toute la région. Le représentant a indiqué que la Malaisie dispose d'une réglementation stricte, qu'elle applique actuellement 100 règlements de l'ONU et se propose de faire passer ce nombre à 126 d'ici à 2020. Il a fait part d'une initiative menée au niveau asiatique pour étudier l'harmonisation de la mise en œuvre des règlements de l'ONU dans toute l'Asie. Depuis que ces règlements sont en vigueur, ils ont réduit les obstacles techniques au commerce entre les pays de la région. Les trois révisions de la politique nationale de l'automobile ont introduit une prescription à respecter pour que des véhicules puissent être qualifiés de véhicules économes en énergie en vertu du Règlement n° 101. La Malaisie est en train de mettre sur pied un groupe de travail d'experts susceptibles de participer activement aux activités des six groupes de travail du WP.29. Ce pays veut établir un centre d'essai régional et sollicite pour cela l'appui de toutes les Parties contractantes.

9. Le représentant de l'OICA a remercié les représentants de la CEE et de la Malaisie pour leurs déclarations liminaires. Il a déclaré que l'OICA se félicitait des efforts déployés dans leurs régions et pays respectifs, soulignant que la réduction des obstacles au commerce bénéficiait aux consommateurs. Il a souligné que l'élaboration de produits sûrs répondant à des prescriptions claires permettait à toutes les parties prenantes d'être sur un pied d'égalité en matière de compétitivité. Des règles claires et précises à respecter par tous assurent avantage de prédictibilité et engendrent la confiance, ce qui est particulièrement important si l'on veut améliorer la sécurité routière et réduire l'impact des véhicules sur l'environnement.

III. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/1128 ;
Document informel WP.29-171-02.

10. L'ordre du jour provisoire de la session a été adopté sans modifications.

11. La liste des documents sans cote est reproduite à l'annexe I du présent rapport.

IV. Coordination et organisation des travaux (point 2 de l'ordre du jour)

A. Rapport de la session du Comité de gestion pour la coordination des travaux (WP.29/AC.2) (point 2.1 de l'ordre du jour)

12. La 123^e session du WP.29/AC.2 s'est tenue le 13 mars 2017 sous la présidence de M. A. Erario (Italie). Étaient présents, conformément à l'article 29 du mandat et du règlement intérieur du WP.29 (TRANS/WP.29/690 et Amend.1 et 2), les Présidents du GRB (France), du GRE (Belgique), du GRPE (Pays-Bas), du GRRF (Royaume-Uni), du GRSP (États-Unis d'Amérique) et du GRSG (Italie), le Vice-Président du Comité exécutif (AC.3) de l'Accord de 1998 (Japon), le Vice-président du WP.29 (Russie), les représentants de l'Allemagne, des États-Unis d'Amérique, de l'Inde, du Japon, de la République de Corée et de l'Union européenne (UE).

13. Le WP.29/AC.2 a examiné et adopté l'ordre du jour de la 171^e session du Forum mondial. Il a en outre examiné le projet d'ordre du jour de la 172^e session du Forum, qui doit se tenir à Genève du 20 au 23 juin 2017.

14. L'AC.2 a examiné le premier règlement de l'ONU portant sur les fonctions de conduite automatisée. Les fonctions de direction à commande automatique faisaient l'objet de la série 02 d'amendements au Règlement n° 79. Les représentants des Parties contractantes ont convenu que le WP.29 était l'instance appropriée pour examiner cette question et en particulier les dates de mise en œuvre qui permettent d'assurer le niveau le plus élevé de sécurité. Le représentant de l'UE a déclaré préférer que les mesures transitoires prennent effet au plus tard en 2021.

15. Le représentant du Royaume-Uni, coprésident du groupe de travail informel (GTI) des systèmes de transport intelligents et de la conduite automatisée (STI/CA), a proposé que le WP.29 entame des discussions préliminaires sur la question de la définition réglementaire des véhicules « automatisés » et qu'il examine la question de manière plus approfondie à sa session de juin 2017. Le représentant de l'UE a appuyé la proposition du Royaume-Uni. L'AC.2 a décidé de tenir des discussions préliminaires sur cette question le 14 mars 2017, au titre du point 2.3 de l'ordre du jour du WP.29.

16. Le représentant du Japon a rendu compte des progrès réalisés par le groupe de travail informel de l'homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule (IWVTA). Il a attiré l'attention sur la liste des Règlements de l'ONU pouvant être pris en considération dans le cadre de l'homologation IWVTA et sur les documents de questions-réponses concernant l'IWVTA et la révision 3 de l'Accord de 1958, ainsi que sur le projet révisé de Directives générales concernant l'élaboration des Règlements de l'ONU et les dispositions transitoires qu'ils contiennent.

17. Le secrétariat a informé l'AC.2 des décisions du Comité des transports intérieurs (CTI) qui présentent un intérêt pour les activités du WP.29. Dans sa décision n° 22, le CTI demandait ainsi que le financement de la base de données pour l'échange d'informations concernant l'homologation de type (DETA) soit imputé sur le budget ordinaire de l'ONU. Le Président du CTI portera cette demande à l'attention du Comité exécutif à la prochaine session, le 24 mars 2017.

18. Le secrétariat a informé l'AC.2 de la situation en ce qui concerne le regroupement des règlements, compte tenu de la réduction des effectifs et de ses incidences sur les services fournis au WP.29. Les représentants des Parties contractantes ont fait part de leur préoccupation concernant la situation actuelle des ressources humaines au secrétariat et exprimé leur plein appui aux démarches visant à faire face à cette diminution des ressources. Ils ont souligné combien il était très important que le secrétariat mène à bien ce travail de regroupement afin que les autorités nationales d'homologation puissent interpréter correctement les règlements. L'UE a proposé de porter ce problème de personnel à l'attention de l'instance appropriée des Nations Unies.

19. Le représentant de l'UE a informé l'AC.2 qu'il n'était pas en mesure de voter sur les règlements techniques à inscrire au Recueil des règlements techniques mondiaux admissibles (point 5.3 de l'ordre du jour du WP.29) car il ne disposait pas, momentanément, du mandat nécessaire.

20. Le représentant de la Fédération de Russie a informé l'AC.2 que la neuvième session de l'AC.4 se tiendrait le 15 mars 2017, si le quorum nécessaire est réuni. Le secrétariat a informé l'AC.2 que les Parties contractantes devraient élire le Président et le Vice-président de l'AC.4. Le représentant de la Fédération de Russie a confirmé que sa délégation désignerait un candidat.

21. Le secrétariat a rappelé aux groupes de travail qu'ils devaient l'informer chaque fois qu'ils utilisaient une nouvelle abréviation dans leurs documents. Le document correspondant, disponible sur le site Web du WP.29, devait être actualisé d'ici à la fin du mois de mars 2017.

B. Programme de travail, liste des documents et calendrier des sessions pour l'année 2017 (point 2.2 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/2017/1 ;
Document informel WP.29-171-01.

22. Le secrétariat a présenté le programme de travail en commençant par les grandes priorités pour le WP.29 que sont l'automatisation des véhicules, l'électrification de la chaîne de traction et le renforcement de la protection de l'environnement. Au nombre des priorités figureraient également de nouveaux efforts de mise en œuvre des Accords de 1958, 1997 et 1998, les principales activités horizontales et les principales questions abordées par les organes subsidiaires du WP.29 (ECE/TRANS/WP.29/2017/1). Le Forum mondial a pris note de la version révisée du programme de travail et de la liste des documents.

23. Le secrétariat a présenté la liste des Groupes de travail, des groupes de travail informels et de leurs présidents (basée sur le document WP.29-171-01). Le Forum mondial a pris note du document WP.29-171-01 sur les groupes de travail informels du WP.29 et de ses organes subsidiaires.

C. Systèmes de transport intelligents et véhicules automatisés (point 2.3 de l'ordre du jour)

24. Le représentant du Royaume-Uni, Coprésident du groupe de travail informel des systèmes de transport intelligents et de la conduite automatisée (STI/CA), a proposé que le Forum mondial entreprenne des activités visant à mettre au point une définition de « véhicule automatisé » aux fins de la réglementation. Il a fait valoir que les sociétés et les individus pensaient à des véhicules complètement automatisés plutôt qu'à des véhicules ordinaires ayant des fonctions automatiques en matière de freinage et de direction, dans le contexte des Règlements n^{os} 13-H et 79. Il a poursuivi en soulignant que ces questions allaient bien au-delà des catégories de véhicules classiques sur lesquelles portent généralement les Règlements de l'ONU et qu'il s'agissait d'un nouveau domaine à aborder à l'avenir. Il a souligné que le groupe de travail informel STI/CA était prêt à prendre l'initiative de commencer à étudier l'élaboration d'une telle approche stratégique d'un véhicule « automatisé » lors de sa réunion du 16 mars 2017 et a suggéré que le Forum mondial envisage de tenir un débat initial approfondi sur la question lors de sa 172^e session, en juin 2017.

25. Le représentant de l'Union européenne (UE) a appuyé la proposition du Royaume-Uni. Il a approuvé l'idée et fait valoir que le WP.29 était bien placé pour prendre une telle initiative et lancer les débats.

26. Le représentant de la Malaisie a informé le WP.29 que son pays avait mis au point un plan d'action pour les véhicules automatisés jusqu'en 2050 et qu'il souhaiterait participer activement à cette initiative.

27. Le représentant de la Finlande a également fait part de son soutien à cette initiative. Il a proposé que le WP.1 et le Comité des transports intérieurs soient invités à apporter leur contribution aux débats.

28. Le représentant de l'OICA a appuyé l'initiative et déclaré que le WP.29 était le mieux placé pour examiner la question des exigences techniques applicables aux véhicules automatisés et de la stratégie générale permettant de les introduire.

29. Le Forum mondial a prié le secrétariat d'actualiser l'ordre du jour de la 172^e session, qui se tiendra en juin 2017, afin d'y introduire, au titre du point 2.3, le débat stratégique proposé.

30. Avant de clore la session, le Président du WP.29 a brièvement rendu compte des progrès réalisés au cours de la 11^e réunion du GTI des systèmes de transport intelligents et de la conduite automatisée qui s'est tenue le 16 mars 2017. Le WP.29 a noté que le groupe de travail informel consacrerait une partie de sa prochaine réunion en juin 2017 à une séance de réflexion sur la manière d'inclure toutes les sortes de véhicules automatisés dans les définitions des catégories de véhicules et qu'un questionnaire serait distribué avant la réunion pour faciliter cette réflexion. Le WP.29 a approuvé la décision du groupe de travail informel d'entreprendre les travaux réglementaires sur les véhicules ayant des niveaux d'automatisation conformes aux normes SAE 3 et 4 et convenu que les orientations données aux groupes de travail par le WP.29 seraient précisées en juin 2017.

D. Suivi de la soixante-dix-huitième session du Comité des transports intérieurs (CTI) (point 2.4 de l'ordre du jour)

Document(s) : Documents informels WP.29-171-01, WP.29-171-31, WP.29-171-32.

31. Après avoir fourni au Forum mondial des informations sur le soixante-dixième anniversaire du Comité des transports intérieurs (CTI), à l'ouverture de la session, le secrétariat l'a informé des recommandations faites à l'issue de la Conférence qui avait réuni l'ONU-Environnement et le CTI sur la question du transfert des véhicules d'occasion entre les pays à revenu élevé et les pays à faible revenu faible ou intermédiaire, ainsi que des risques liés à ces véhicules dans les domaines de la sécurité routière et de l'environnement. Dans ce contexte, les dispositions de l'Accord de 1997 pouvaient être appliquées pour qu'un contrôle technique de ces véhicules soit effectué avant qu'ils quittent le pays d'origine et que le contrôle périodique ait lieu dans les pays de destination, de façon à partager la charge entre les pays. Le secrétariat a en outre informé le Forum mondial des décisions prises à ce sujet (n^{os} 13, 22 et 29) par Comité des transports intérieurs à sa soixante-dix-neuvième session (21-24 février 2017).

À sa soixante-dix-neuvième session, le CTI avait :

a) 13. **Salué** les résultats et les recommandations de la Conférence ONU-Environnement – CEE/CTI, qui avait porté sur les effets des véhicules d'occasion sur la qualité de l'air et les émissions de polluants et **prié** le CTI et ses organes subsidiaires de tenir compte de ces recommandations pour mettre en œuvre des mesures harmonisées visant à régler ce problème croissant ;

b) 22. **Apporté son appui** aux tout derniers travaux accomplis par le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) et ses six groupes de travail subsidiaires, le Comité d'administration de l'Accord de 1958, le Comité d'administration de l'Accord de 1997 et le Comité exécutif de l'Accord de 1998 ; **approuvé** les activités énumérées dans le document ECE/TRANS/2017/10 ; **réaffirmé son soutien** à l'hébergement de la base DETA par la CEE et **prié le secrétariat de la CEE d'affecter une partie du budget** ordinaire de l'ONU à cet hébergement, à partir de l'exercice biennal 2018-2019. Le Comité avait demandé au Président d'ajouter la question du financement de la base DETA au titre du budget ordinaire (soit environ 45 000 dollars des États-Unis par an) dans son rapport au Comité exécutif et de mettre l'accent sur les obligations juridiques liées à la troisième révision de l'Accord de 1958 ainsi que sur les incidences négatives possibles au niveau de la sécurité routière en cas de retard.

c) 29. **Pris note** de l'initiative de l'Envoyé spécial et de la CEE concernant l'engagement volontaire de l'industrie automobile à ne mettre sur les marchés mondiaux que des véhicules conformes à un ensemble minimal convenu de règlements de l'ONU portant sur la sécurité des véhicules.

V. Examen des rapports des groupes de travail subsidiaires du WP.29 (point 3 de l'ordre du jour)

A. Groupe de travail du bruit (GRB) (soixante-quatrième session, 5-7 septembre 2016) (point 3.1 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/GRB/62.

32. Le Forum mondial a rappelé le rapport présenté oralement par le Président du GRB lors de la 170^e session (ECE/TRANS/WP.29/1126, par. 33 à 36) et a approuvé ce rapport.

B. Groupe de travail en matière de roulement et de freinage (GRRF) (quatre-vingt-deuxième session, 20-23 septembre 2016) (point 3.2 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/GRRF/82.

33. Le Forum mondial a rappelé le rapport présenté oralement par le Président du GRRF lors de la 170^e session (ECE/TRANS/WP.29/1126, par. 37 à 41) et a approuvé ce rapport.

C. Groupe de travail des dispositions générales de sécurité (GRSG) (111^e session, 10-14 octobre 2016) (point 3.3 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/GRSG/90.

34. Le Forum mondial a rappelé le rapport présenté oralement par le Président du GRSG lors de la 170^e session (ECE/TRANS/WP.29/1126, par. 42 à 46) et a approuvé ce rapport.

D. Groupe de travail de l'éclairage et de la signalisation lumineuse (GRE) (soixante-seizième session, 25-28 octobre 2016) (point 3.4 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/GRE/76.

35. Le Forum mondial a rappelé le rapport présenté oralement par le Président du GRE lors de la 170^e session (ECE/TRANS/WP.29/1126, par. 47 à 51) et a approuvé ce rapport.

E. Faits marquants des dernières sessions (point 3.5 de l'ordre du jour)

1. Groupe de travail de la sécurité passive (GRSP) (soixantième session, 13-16 décembre 2016) (point 3.5.1 de l'ordre du jour)

36. Le Président du GRSP (États-Unis d'Amérique) a informé le WP.29 des résultats obtenus par le GRSP à sa soixantième session (pour plus de détails voir le rapport de la session ECE/TRANS/WP.29/GRSP/60).

37. Concernant les travaux du groupe de travail informel de l'harmonisation des mannequins d'essai de choc latéral, il a sollicité l'accord du WP.29/AC.3 à sa session de mars 2017 pour prolonger le mandat du GTI jusqu'en décembre 2017.

38. Il a également demandé au WP.29 d'approuver la prolongation du mandat du groupe de travail informel des dispositifs de retenue pour enfants jusqu'en décembre 2017.

39. Le Forum mondial a noté que M. N. Nguyen (États-Unis d'Amérique) avait été élu Président du GRSP et que M. J. W. Lee (République de Corée) avait été réélu Vice-Président pour les sessions de 2017.

40. Le WP.29 a approuvé la prolongation des mandats du GTI des dispositifs de retenue pour enfants (DRE) et du GTI de l'harmonisation des mannequins d'essai de choc latéral (SID) jusqu'en décembre 2017.

2. Groupe de travail de la pollution et de l'énergie (GRPE) (soixante-quatorzième session, 10-13 janvier 2017) (point 3.5.2 de l'ordre du jour)

41. Le Président du GRPE (Pays-Bas), a rendu compte au WP.29 des résultats obtenus par le GRPE à sa soixante-quatorzième session (pour plus de détails, voir le rapport de la session ECE/TRANS/WP.29/GRPE/74).

42. Le WP.29 a pris note des contributions remarquables apportées ces dernières années au travail fructueux du GRPE par M. C. Albus et M^{me} R. Urdhwareshe, en leur qualité d'anciens Président et Vice-présidente. Il a souhaité la bienvenue au président nouvellement élu du GRPE, M. A. Rijnders (Pays-Bas).

43. Le représentant de l'Allemagne et ancien président du GRPE, M. C. Albus, a félicité le nouveau président du GRPE et souligné l'excellente collaboration qu'il avait entretenue avec l'ensemble des membres du GRPE au cours de sa présidence.

3. Groupe de travail en matière de roulement et de freinage (GRRF) (quatre-vingt-troisième session, 23-27 janvier 2017) (point 3.5.3 de l'ordre du jour)

44. Le Président du GRRF (Royaume-Uni), a rendu compte des résultats obtenus par le GRPE à sa quatre-vingt-troisième session (pour plus de détails, voir le rapport de la session ECE/TRANS/WP.29/GRRF/83).

45. Il a indiqué que le GRRF avait approuvé une nouvelle fois le document ECE/TRANS/WP.29/2017/10, qui propose une série d'amendements au Règlement n° 79 (Équipement de direction) comportant des dispositions relatives à la fonction de direction correctrice (FDC) et à la fonction de direction à commande automatique (FDCA), mais en suggérant que lui soient apportées les modifications et précisions qui figurent dans le document WP.29-171-06. Il a souligné que certaines dates restaient entre crochets.

46. Il a annoncé que le GRRF avait accepté de prolonger le mandat du Règlement n° 131 sur les systèmes avancés de freinage d'urgence (AEBS) installés sur des véhicules des catégories M₁ et N₁. Il a ajouté que le GRRF avait demandé l'accord du WP.29 pour que le groupe de travail informel des AEBS élabore les dispositions correspondantes.

47. Le WP.29 a accepté la demande du GRRF de réactiver le GTI des AEBS.

48. Le Président du GRRF a indiqué que le mandat du GTI des ensembles modulaires de véhicules touchait à sa fin et insisté sur la nécessité de le prolonger. Le WP.29 a accepté la demande et décidé de prolonger ce mandat jusqu'en février 2019.

49. Il a fait savoir que le GRRF était en train de revoir le document WP.29-168-16 et l'avait abordé à sa session de janvier 2017. Il a ajouté que la proposition correspondante d'amendements au Règlement n° 13 serait soumise pour examen et mise aux voix à la prochaine session du WP.29.

4. Groupe de travail du bruit (GRB) (soixante-cinquième session, 15-17 février 2017) (point 3.5.4 de l'ordre du jour)

50. Le Président du GRB (France), a rendu compte des résultats obtenus par le GRB à sa soixante-cinquième session (pour plus de détails, voir le rapport de la session ECE/TRANS/WP.29/GRB/63).

51. Il a indiqué en particulier que le GRB avait adopté les propositions de modification des prescriptions supplémentaires concernant les émissions sonores dans le Règlement n° 51 (Bruit des véhicules des catégories M et N) et que ces modifications seraient soumises au WP.29 et à l'AC.1 en juin 2017.

52. Il a également fait savoir que le GRB avait accepté d'établir un projet de nouveau Règlement sur les avertisseurs de marche arrière et que les principales questions qui se poseraient à propos de ce futur règlement seraient son champ d'application (catégories de véhicules), l'existence éventuelle d'une commande de mise en pause et la composition du signal sonore (niveaux et fréquences).

VI. Accord de 1958 (point 4 de l'ordre du jour)

A. État de l'Accord et des Règlements annexés (point 4.1 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/343/Rev.25 ;
Document informel WP.29-171-07.

53. Le secrétariat a informé le Forum mondial de la dernière mise à jour du document sur l'état de l'Accord de 1958 (ECE/TRANS/WP.29/343/Rev.25). Ce document, qui contient les informations reçues par le secrétariat jusqu'au 20 février 2017, est disponible sur le site Web du WP.29 à l'adresse suivante : www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocsts.html. Le WP.29 a rappelé que les Parties contractantes devaient notifier au secrétariat les amendements à apporter au document.

54. Le secrétariat a présenté le projet de base de données en ligne destinée à rationaliser la mise à jour du document sur l'état de l'Accord de 1958 (à ce jour ECE/TRANS/WP.29/343/Rev.25) et a informé le Forum mondial que la phase initiale d'élaboration et les essais préliminaires étaient achevés. Le secrétariat a prié les chefs de délégation des Parties contractantes à l'Accord de 1958 de lui communiquer, si possible, lors de 171^e session du WP.29, les coordonnées des responsables chargés de lui envoyer des informations sur les services techniques. Le secrétariat prendra contact avec ces personnes et leur fournira les identifiants et mots de passe nécessaires pour se connecter à la base de données et y introduire toute modification utile. L'objectif est que les interlocuteurs nationaux se familiarisent avec le système et que toutes les informations pertinentes soient collectées par le biais de cette plateforme en ligne, afin que le secrétariat puisse établir la prochaine version révisée du document sur l'état de l'Accord de 1958 pour la session de juin 2017.

55. Le Forum mondial s'est félicité de l'initiative prise par le secrétariat et a invité les Parties contractantes à envoyer les coordonnées (courriels) des interlocuteurs nationaux à M. F. Guichard (francois.guichard@unece.org).

B. Orientations demandées par les Groupes de travail à propos de questions relatives aux Règlements annexés à l'Accord de 1958 (point 4.2 de l'ordre du jour)

56. Aucune proposition nouvelle n'a été soumise au titre de ce point de l'ordre du jour.

1. Reproduction de normes privées et renvoi à celles-ci dans les Règlements, les Règlements techniques mondiaux et les Règles de l'ONU (point 4.2.1 de l'ordre du jour)

57. Aucune proposition nouvelle n'a été soumise au titre de ce point de l'ordre du jour.

2. Orientations relatives aux amendements aux Règlements annexés à l'Accord de 1958 (point 4.2.2 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/2017/53 ;
Documents informels WP.29-171-13 et WP.29-171-24.

58. Le représentant de Japon, au nom du Président du groupe de travail informel de l'homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule (IWVTA), a présenté le projet de Directives générales concernant l'élaboration des Règlements de l'ONU et les

dispositions transitoires qu'ils contiennent (ECE/TRANS/2017/53). Il a souligné que l'objectif de ce document était de rationaliser le travail futur des organes subsidiaires, d'apporter des précisions sur les procédures après la révision 3 de l'Accord de 1958 et de garantir de « bonnes pratiques en matière de réglementation » en apportant des précisions propres à éviter toute divergence dans l'interprétation de la révision 3 de l'Accord de 1958 et l'application des Règlements de l'ONU. Il a informé le Forum mondial que le groupe de travail informel de l'IWVTA avait examiné les modifications proposées dans le document informel WP.29-171-13 et que toutes les modifications approuvées par le groupe avaient été reproduites dans le document WP.29-171-24. Il a informé le WP.29 que la prochaine réunion du GTI se tiendrait à Madrid le 16 juin 2017. Le représentant de la Fédération de Russie a émis une réserve pour complément d'étude. Le Président du WP.29 a invité tous les représentants à envoyer leurs observations sur le document WP.29-171-24 au secrétaire du groupe de travail informel de l'IWVTA d'ici à la mi-juin 2017.

59. Le WP.29 a décidé de reprendre à sa session de juin 2017 l'examen du document ECE/TRANS/2017/53 tel qu'il est reproduit dans le document WP.29-171-24 et de l'approuver à sa session de novembre 2017, date à laquelle la révision 3 de l'Accord de 1958 serait entrée en vigueur.

C. Mise au point d'une homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule (IWVTA) (point 4.3 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/2017/54 ;
Documents informels WP.29-171-11, WP.29-171-12, WP.29-171-25.

60. Le représentant du Japon, s'exprimant au nom du Président du groupe de travail informel de l'IWVTA, a présenté le document WP.29-171-12, qui rend compte des progrès réalisés par le groupe lors de ses dernières réunions en ce qui concerne l'élaboration d'un projet de Règlement n° 0 relatif à l'IWVTA et sollicité des orientations de la part du WP.29 s'agissant de la langue de la demande d'homologation et des documents d'accompagnement. Se référant au document WP.29-171-11, il a réaffirmé que le GTI avait l'intention de soumettre une version définitive du projet de Règlement au WP.29 pour examen à sa session de novembre 2017. Le secrétariat a été prié de faire distribuer le document WP.29-171-11 sous une cote officielle à la prochaine session du WP.29.

61. Toujours au nom du Président du groupe de travail informel de l'IWVTA, le représentant du Japon a demandé au WP.29 des orientations en matière de rationalisation des procédures administratives d'homologation utilisant l'anglais comme langue commune, comme il est proposé au paragraphe 3.3 du projet de Règlement n° 0 (document informel WP.29-171-11). Les représentants de la Fédération de Russie et de la France ont fait part de leur préoccupation face au risque que cette norme contamine d'autres Règlements, qui utilisent actuellement trois langues sur un pied d'égalité, et ont demandé un temps de réflexion supplémentaire.

62. Au nom du groupe de travail informel de l'IWVTA, le représentant du Japon a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/2017/54, tel que modifié par le document informel WP.29-171-25 et contenant des explications relatives au Règlement n° 0. Le Forum mondial a accueilli ce document avec intérêt et décidé de l'approuver à sa session de novembre 2017, date à laquelle la révision 3 de l'Accord de 1958 serait entrée en vigueur. Le Président du WP.29 a invité les représentants à envoyer leurs observations sur le document WP.29-171-25 au secrétaire du groupe de travail informel de l'IWVTA d'ici la mi-juin 2017 au plus tard.

D. Projet de révision 3 de l'Accord de 1958 (point 4.4 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/2016/2 ; ECE/TRANS/WP.29/2017/55.

63. Le secrétariat a informé le WP.29 que la révision 3 de l'Accord de 1958 devrait entrer en vigueur à la mi-septembre 2017.

64. Au nom du Président du groupe de travail informel de l'IWVTA, le représentant du Japon a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/2017/55 assorti d'une correction de forme reproduite dans le document informel IWVTA-SG58-23-07. Le Forum mondial a pris note du document de « Questions et réponses » portant sur la révision 3 et a décidé de l'approuver à sa session de novembre 2017, lorsque cette révision de l'Accord de 1958 entrera en vigueur.

E. Élaboration d'une base de données pour l'échange d'informations concernant l'homologation de type (DETA) (point 4.5 de l'ordre du jour)

Document(s) : Document informel WP.29-171-16.

65. Le secrétariat a informé le WP.29 de l'évolution de la situation concernant l'hébergement de la base DETA par la CEE. Il a mentionné la décision prise par le CTI au sujet du financement de cette base de données.

66. Au nom du Président et du secrétaire du groupe de travail informel de la base DETA, le représentant de l'UE a exprimé les souhaits du GTI. Le groupe de travail informel de la base DETA souhaitait : i) que le WP.29 demande au Comité exécutif d'approuver la décision du CTI à sa prochaine session de mars 2017 ; ii) que le secrétariat du WP.29 informe les missions permanentes des Parties contractantes représentées au Comité exécutif des débats sur le financement de la base DETA ; iii) que le WP.29 donne des orientations concernant la recherche de ressources extrabudgétaires autres que le Fonds d'affectation spéciale proposé pour financer la mise au point de nouvelles fonctions de la base DETA ; iv) que les délégations envisagent de s'engager à contribuer financièrement au développement de la DETA ; et v) que le WP.29 examine la demande présentée par le groupe dans le document WP.29-171-16. Le WP.29 a pris note des justifications présentées dans le document WP.29-171-16 et approuvé la recommandation selon laquelle le Secrétariat de l'ONU devrait envisager de lancer une procédure telle que la procédure d'acquisition auprès d'une source unique prévue dans le Manuel des achats des Nations Unies, dans l'intérêt supérieur des Parties contractantes et eu égard en particulier au calendrier serré, afin que la base DETA soit disponible au moment de l'entrée en vigueur de la révision 3 de l'Accord de 1958.

F. Examen de projets d'amendements à des Règlements existants, soumis par le GRB (point 4.6 de l'ordre du jour)

67. Le Forum mondial a examiné les projets d'amendements soumis au titre des points 4.6.1 à 4.6.6 de l'ordre du jour et a recommandé qu'ils soient soumis à l'AC.1 pour mise aux voix, une fois que le titre en haut de la page 2 du document ECE/TRANS/WP.29/2017/7 (point 4.6.6 de l'ordre du jour) aura été modifié comme suit : « Série 01 d'amendements au Règlement n° 138 (Véhicules à moteur silencieux (QRTV)). ».

G. Examen de projets d'amendements à des Règlements existants, soumis par le GRRF (point 4.7 de l'ordre du jour)

68. Le Forum mondial a examiné les projets d'amendements au titre des points 4.7.1 à 4.7.3 de l'ordre du jour et recommandé qu'ils soient soumis à l'AC.1 pour mise aux voix, une fois apportées les corrections indiquées au paragraphe 70 *ter* ci-après.

69. En ce qui concerne la proposition relevant du point 4.7.3 de l'ordre du jour, le WP.29 a noté que les dispositions techniques étaient soumises au WP.29 et à l'AC.1 sur la base d'un consensus au sein du GRRF. Le Président du GRRF a informé le WP.29 que le Groupe de travail ne s'était pas prononcé sur les dates à indiquer dans les dispositions transitoires, nécessaires à l'introduction des dispositions techniques en tant que nouvelle série 02 d'amendements au Règlement n° 79. Le WP.29, à l'exception du Japon, a convenu que cette question politique pourrait être tranchée au cours de la présente session. Le représentant de l'OICA a présenté le document WP.29-171-28 dans lequel il est proposé d'aligner les

dispositions transitoires sur celles qui figurent dans le document ECE/TRANS/WP.29/2017/53 et de choisir des dates différentes. Le représentant du Japon a présenté le document WP.29-171-34, dans lequel il se dit préoccupé qu'il ait été décidé, sans réunion spéciale du GRRF, que les nouvelles prescriptions techniques s'appliqueront à tous les types de véhicules dès 2021, ainsi que par les incidences que cela pourrait avoir sur les modèles existants équipés de ces fonctions bénéfiques pour la sécurité et qui devraient être modifiés pour se conformer à la série 02 d'amendements au Règlement n° 79. Il a proposé d'examiner cette question avant la prochaine session de juin et d'ajouter dans le Règlement une note de bas de page indiquant que la date mentionnée au paragraphe 12.3 (« [2021/2024] ») pourrait être réexaminée lors de la 172^e session du WP.29. Le représentant de l'OICA s'est félicité des déclarations du représentant du Japon et il a expliqué que la série 02 d'amendements au Règlement n° 79 qui est proposée comporte beaucoup plus des changements de logiciel et qu'elle aura des répercussions profondes, comme le montre le document WP.29-171-28. Le secrétariat a fait observer que la note de bas de page proposée (si elle était adoptée) ne prendrait effet qu'au moment de l'entrée en vigueur éventuelle de la série 02 d'amendements, prévue pour janvier 2018. Il a proposé plutôt d'ajouter dans le rapport de la session une mention rappelant que le Japon souhaitait réexaminer le paragraphe 12.3 à la session de juin 2017 du WP.29. Le représentant de l'UE a rappelé que des accidents mortels avaient déjà eu lieu à cause d'un mauvais usage de ces technologies de pointe et il a indiqué qu'il avait pour mandat de voter à la présente session en faveur du texte proposé qui mentionne 2021 comme date d'application.

70. Point 4.7.3 de l'ordre du jour, Règlement n° 79, ECE/TRANS/WP.29/2017/10, modifier le document comme indiqué à l'annexe IV du présent rapport.

H. Examen de projets d'amendements à des Règlements existants, soumis par le GRSG (point 4.8 de l'ordre du jour)

71. Le Forum mondial a examiné les projets d'amendements présentés au titre des points 4.8.1 à 4.8.8 de l'ordre du jour et a recommandé qu'ils soient soumis à l'AC.1 pour mise aux voix.

I. Examen de projets d'amendements à des Règlements existants, soumis par le GRE (point 4.9 de l'ordre du jour)

72. Le Forum mondial a examiné les projets d'amendements soumis au titre des points 4.9.1 à 4.9.20, 4.9.22 et 4.9.23 et a recommandé qu'ils soient soumis à l'AC.1 pour mise aux voix.

73. Le représentant de l'UE a exprimé des préoccupations (WP.29-171-04) au sujet de la forme juridique des amendements relatifs aux essais visant à vérifier les effets de la chaleur, dans le Règlement n° 113, tels qu'ils figurent dans le document ECE/TRANS/WP.29/2017/39 (point 4.9.21 de l'ordre du jour). Le Forum mondial a décidé de renvoyer ce document au GRE pour complément d'examen.

74. Le Forum mondial a également pris note des propositions de l'UE visant à modifier les Règlements n°s 4, 6, 7, 19, 23, 38, 48, 50, 77, 87, 91, 98, 112, 113, 119 et 123, dans le but de mieux préciser les prescriptions relatives aux sources lumineuses dans les règlements concernant l'éclairage et la signalisation lumineuse indiqués à l'annexe 4 du Règlement n° 0 (IWVTA) (WP.29-171-03). Le Forum mondial a demandé au GRE d'examiner ces propositions à sa prochaine session, en avril 2017.

J. Examen de projets d'amendements à des Règlements existants, soumis par le GRPE (point 4.10 de l'ordre du jour)

75. Le représentant des Pays-Bas, Président du GRPE, a présenté les documents ECE/TRANS/WP.29/2017/42, ECE/TRANS/WP.29/2017/43 et ECE/TRANS/WP.29/2017/44 concernant l'introduction de dispositions transitoires dans les Règlements n°s 83 et 101. Il a

indiqué que le GRPE avait approuvé les trois documents lors de sa session de janvier 2017 et rappelé que ces documents avaient été établis par le secrétariat en réponse à la demande formulée par le WP.29 à ses sessions de juin et novembre 2016. Il a expliqué que les dispositions transitoires étaient une solution intérimaire en attendant l'entrée en vigueur d'un règlement sur la Procédure d'essai mondiale harmonisée pour les voitures particulières et véhicules utilitaires légers (WLTP). Il a indiqué que les dispositions transitoires éviteraient que les Parties contractantes qui appliquaient déjà le RTM n° 15 (WLTP) cessent d'appliquer les Règlements n°s 83 and 101.

76. Le représentant de la Fédération de Russie a présenté le document WP.29-171-27. Il a assuré comprendre la nécessité des propositions figurant dans les documents ECE/TRANS/WP.29/2017/42, ECE/TRANS/WP.29/2017/43 et ECE/TRANS/WP.29/2017/44, mais en se demandant si leur contenu était vraiment pleinement conforme à l'Accord de 1958. Il a expliqué que la Fédération de Russie devait consulter ses partenaires de l'Union économique eurasiennne avant d'adopter ces amendements.

77. Le représentant de la Commission économique eurasiennne a déclaré que la Commission alignait sa législation relative aux transports sur les règlements de l'ONU. Il a fait part de ses réserves au sujet des propositions en question (ECE/TRANS/WP.29/2017/42, ECE/TRANS/WP.29/2017/43 et ECE/TRANS/WP.29/2017/44), expliquant qu'il serait souhaitable que les membres de la Commission économique eurasiennne puissent se consulter entre eux avant leur adoption.

78. Le Vice-Président du WP.29 a souligné que l'introduction de telles dispositions transitoires dans les Règlements n°s 83 et 101 pouvait prêter à confusion et conduire à certains abus.

79. Le représentant de l'OICA a fait observer que les dispositions transitoires étaient censées laisser la possibilité d'accorder des homologations en application de la série 07 d'amendements au Règlement n° 83 (ou d'une version antérieure) et du Règlement n° 101, y compris pour les Parties contractantes qui refuseraient ces homologations après l'introduction de l'application obligatoire d'une législation relative aux émissions fondée sur la WLTP.

80. À cet égard, il a fait observer que la dérogation mentionnée dans les dispositions transitoires proposées faisait en réalité référence à l'obligation de refuser les véhicules homologués conformément à la série 07 (ou 06) du Règlement n° 83 ou au Règlement n° 101 sur le territoire d'une Partie contractante appliquant déjà la WLTP et qu'elle n'excluait nullement la possibilité de délivrer une homologation conformément à ces Règlements à des fins d'exportation vers d'autres pays. Le WP.29 a confirmé cette interprétation.

81. Le Forum mondial a examiné les projets d'amendements soumis au titre des points 4.10.1 à 4.10.3 de l'ordre du jour et recommandé qu'ils soient soumis à l'AC.1 pour mise aux voix.

K. Examen de projets de rectificatifs à des Règlements existants, soumis par le GRRF (point 4.11 de l'ordre du jour)

82. Le Forum mondial a examiné les projets de rectificatifs soumis au titre du point 4.11.1 de l'ordre du jour et a recommandé qu'ils soient soumis à l'AC.1 pour mise aux voix.

L. Examen d'éventuels projets de rectificatifs à des Règlements existants, soumis par le secrétariat (point 4.12 de l'ordre du jour)

83. Aucun projet de rectificatif n'a été soumis.

M. Examen de propositions de nouveaux Règlements soumises par les groupes de travail subsidiaires du Forum mondial (point 4.13 de l'ordre du jour)

84. Aucune proposition de nouveau Règlement n'a été soumise.

N. Propositions d'amendements à la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3) soumises par les groupes de travail au Forum mondial pour examen (point 4.14 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/2017/46.

85. Le représentant du Royaume-Uni, Coprésident du groupe de travail informel des systèmes de transport intelligents et de la conduite automatisée (STI/CA), a présenté pour examen au Forum mondial une proposition de projet de directive sur la cybersécurité et la protection des données (ECE/TRANS/WP.29/2017/46), élaborée en tant qu'amendement à la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3).

86. Le WP.29 a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/2017/46 sans objections ni abstentions et a prié le secrétariat de supprimer de son titre les mots « Proposition de projet » et d'introduire le document dans la R.E.3 en tant qu'annexe.

VII. Accord de 1998 (point 5 de l'ordre du jour)

État de l'Accord, y compris l'application de son paragraphe 7.1 (point 5.1 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/1073/Rev.18.

87. Le Forum mondial a décidé que le point 5.1 de l'ordre du jour devait être examiné en détail par le Comité exécutif de l'Accord de 1998 (AC.3).

88. Le Forum mondial a également décidé que les points 5.2 à 5.6 de l'ordre du jour devaient être examinés en détail par le Comité exécutif de l'Accord de 1998 (AC.3).

VIII. Échange de vues sur les procédures législatives nationales ou régionales et sur la transposition de Règlements et/ou des RTM existants dans la législation nationale ou régionale (point 6 de l'ordre du jour)

89. Le représentant du Programme mondial d'évaluation des nouveaux modèles d'automobiles (Global NCAP) a remercié la Division des transports de la CEE et l'Envoyé spécial de l'ONU pour la sécurité routière d'avoir organisé un atelier à Buenos-Aires (les 13 et 14 mars) avec les Gouvernements d'Amérique latine pour promouvoir les instruments juridiques de l'ONU afin d'améliorer la sécurité routière dans la région. Il a souligné à nouveau que le programme Global NCAP encourage fortement toutes les parties contractantes aux Accords de 1958 et 1998 à appliquer les normes de sécurité des véhicules les plus importantes au titre de leur Feuille de route pour des véhicules plus sûrs 2020, et notamment en ce qui concerne les chocs avant et latéraux, ainsi que le contrôle électronique de la stabilité. L'une des principales conclusions de l'atelier de Buenos-Aires a été que les gouvernements latino-américains sont actuellement incapables de mettre en œuvre des programmes efficaces de surveillance du marché pour vérifier la conformité des véhicules locaux avec les règlements nécessaires. C'est la raison pour laquelle les dispositions relatives à la conformité de la production contenues dans les Règlements de l'Accord de 1958 constituent une proposition intéressante. Le représentant a fait valoir qu'il serait également très utile que le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules

puisse promouvoir l'élaboration, dans le cadre des Accords de 1958 et 1998, d'instruments visant à regrouper des réglementations internationales, notamment en matière de protection contre les chocs avant et latéraux, qui combinent les éléments clefs des règlements de l'ONU et des États-Unis d'Amérique. Cela pourrait faciliter l'engagement dans le WP.29 de pays aux marchés émergents.

IX. Accord de 1997 (Contrôles techniques périodiques) (point 7 de l'ordre du jour)

A. État de l'Accord (point 7.1 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/1074/Rev.8 ;
Document informel WP.29-171-26.

90. Le secrétariat a présenté le document de synthèse (ECE/TRANS/WP.29/1074/Rev.8) sur l'état de l'Accord, y compris l'état des Règles annexées à l'Accord et la liste des Parties contractantes à l'Accord et de leurs services administratifs. Il a été rappelé aux Parties contractantes de notifier au secrétariat toute information à mettre à jour.

91. Le secrétariat a informé le Forum mondial que la Géorgie avait adhéré à l'Accord de 1997. Le WP.29 a félicité ce pays pour son adhésion.

B. Mise à jour des Règles de l'ONU n^{os} 1 et 2 (point 7.2 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/2013/132/Rev.1 ;
ECE/TRANS/WP.29/2016/87 ;
ECE/TRANS/WP.29/2017/47 ;
ECE/TRANS/WP.29/2013/133/Rev.1 ;
ECE/TRANS/WP.29/2016/88 ;
ECE/TRANS/WP.29/2017/48 ;
Documents informels WP.29-171-17, WP.29-171-18 et WP.29-171-19.

92. Le représentant de la Fédération de Russie, Coprésident du groupe de travail informel du contrôle technique périodique, a informé le Forum mondial des faits nouveaux concernant les travaux du groupe. Il a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/2017/47 modifiant le document ECE/TRANS/WP.29/2016/87, ainsi que le document ECE/TRANS/WP.29/2017/48 modifiant le document ECE/TRANS/WP.29/2016/88.

93. Le Forum mondial a examiné les projets d'amendements et a recommandé qu'ils soient soumis à l'AC.4 pour mise aux voix.

94. Le Coprésident a rappelé que le mandat du groupe de travail informel s'achevait à la fin de l'année 2017. Il a consulté le WP.29 au sujet de l'avenir du groupe et a proposé d'établir un groupe de travail chargé du contrôle technique périodique.

95. Le secrétariat a rappelé que toute nouvelle activité ou tout nouveau groupe de travail au sein du Forum mondial nécessiterait des ressources. Compte tenu des restrictions budgétaires actuelles et de la tendance générale des dernières années à réduire les budgets de façon répétée, le secrétariat a indiqué qu'il ne serait pas raisonnable de s'attendre à ce que des ressources supplémentaires soient mises à disposition pour un nouveau groupe de travail relevant du WP.29. Il a donc suggéré au WP.29 d'envisager de récupérer des ressources allouées à d'autres groupes s'il décidait d'établir un nouveau groupe de travail chargé du contrôle technique périodique.

96. Le représentant de la Finlande a fait observer que l'idée de l'établissement d'un nouveau groupe de travail serait compréhensible si le contrôle technique périodique devait occuper une place plus importante au sein du WP.29. Il a suggéré qu'une autre proposition soit faite et a évoqué des discussions en cours avec le représentant de la Suède et les Coprésidents du groupe de travail informel. Il a ajouté que les résultats de ces consultations pourraient vraisemblablement être portés à l'attention des délégués à la prochaine session du Forum mondial.

C. Élaboration de prescriptions applicables au matériel d'essai, aux qualifications et à la formation des inspecteurs ainsi qu'à la supervision des centres d'essai (point 7.3 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/2017/49 ;
ECE/TRANS/WP.29/2017/50 ;
Documents informels WP.29-171-20 et WP.29-171-21.

97. Le représentant de la Fédération de Russie, Coprésident du groupe de travail informel du contrôle technique périodique, a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/2017/49, tel que modifié par le document informel WP.29-171-20, qui propose des amendements à l'Accord de 1997 et le document ECE/TRANS/WP.29/2017/50, contenant un projet de résolution sur les exigences relatives au matériel d'essai, aux qualifications et à la formation des inspecteurs et à la supervision des centres d'essai.

98. S'agissant des propositions d'amendements à l'Accord de 1997, le WP.29 a décidé que le secrétariat établirait un document de synthèse contenant tous les amendements pertinents et que le Forum mondial procéderait à son examen à sa 172^e session, en juin 2017. Le Coprésident a posé la question de savoir si une Partie contractante serait disposée à soumettre ces propositions au Secrétaire général des Nations Unies. Le représentant de la Fédération de Russie a répondu positivement en ajoutant qu'il envisageait qu'un groupe constitué de plusieurs Parties contractantes soumette les propositions d'amendements.

99. Le Forum mondial a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/2017/50 contenant un projet de résolution sur les exigences relatives au matériel d'essai, aux qualifications et à la formation des inspecteurs ainsi qu'à la supervision des centres d'essai.

100. Le WP.29 a pris note des progrès accomplis concernant le contrôle technique périodique des véhicules alimentés au gaz naturel comprimé (GNC) et au gaz naturel liquéfié (GNL) ainsi que des véhicules électriques. Il a prié le secrétariat de faire distribuer le document WP.29-171-21 sous une cote officielle à sa 172^e session, en juin 2017.

X. Questions diverses (point 8 de l'ordre du jour)

A. Échange d'informations sur les mesures appliquées en cas de défaut et de non-conformité, notamment les systèmes de rappel (point 8.1 de l'ordre du jour)

101. Le représentant de la Fédération de Russie a donné au WP.29 des informations sur le système de rappel qui existe dans son pays. En 2016, environ 90 campagnes de rappel ont concerné plus d'un million d'automobiles. Depuis le début de 2017, ce sont 250 000 unités qui ont été rappelées dans le cadre de 17 campagnes. Le représentant a aussi souligné qu'en vertu de l'amendement au Règlement n° 44 adopté à la session de juin 2016, qui exclut les « sangles guides » de la définition des « dispositifs de retenue pour enfants », le fabricant de ces sangles a accepté le programme de rappel spécial adopté par les autorités de la Fédération de Russie et lancé en janvier 2017.

102. Le représentant de l'Union européenne a informé le WP.29 des mesures législatives, des activités d'application de la loi et des campagnes de rappel menées. L'année dernière et au début de cette année la Commission européenne a envoyé aux États membres plusieurs demandes de renseignements complémentaires concernant le suivi donné à leurs rapports d'enquête. Elle a aussi lancé plusieurs « pilotes de l'UE » (partie non contestée de la procédure d'infraction) aux États membres, pour demander des éclaircissements concernant la mise en œuvre des règles relatives aux sanctions prévues par le Règlement 2007/715 et la Directive 2007/46. Elle a adressé à plusieurs États membres des lettres de mise en demeure (procédure formelle d'infraction) visant les mesures correctives mises en œuvre en ce qui concerne les véhicules affectés par des dispositifs de manipulation illégaux. L'analyse des informations reçues est en cours. S'agissant des mesures législatives, les règlements RDE 2 (NOx) et RDE 3 (PM), qui concernent les émissions en conditions de conduite réelles (Real Driving Emission), ont été adoptés (le RDE 2 est applicable depuis mai 2016 et le RDE 3 est

actuellement en cours d'examen par les colégislateurs). L'adoption de la RDE 4 – conformité en service – est envisagée pour la fin de 2017. En outre, une réforme des règles d'homologation de type est en cours. Enfin, le représentant de l'Union européenne a informé le WP.29 que 22 États membres avaient annoncé des opérations de rappel : quatre d'entre eux à titre obligatoire et les autres sur une base volontaire.

103. Le représentant des États-Unis d'Amérique a fait le point sur les activités en cours en matière d'application de la loi. Il a relevé plusieurs annonces récentes concernant divers aspects de l'affaire Volkswagen sur les plans criminel et civil, notamment au sujet de l'aide apportée aux consommateurs. Il a également noté qu'au début de cette année l'Agence de protection de l'environnement des États-Unis d'Amérique avait annoncé qu'elle enquêtait sur les activités de la FCA. Il a indiqué que ces activités étaient en cours et que des informations supplémentaires seraient communiquées au fur et à mesure de leur avancement.

104. Le représentant du Canada a fait le point des récents développements survenus au Canada en relation avec l'affaire Volkswagen. En décembre 2016, le Bureau fédéral de la concurrence du Canada a annoncé qu'il était parvenu à un accord avec le groupe Volkswagen Canada Inc. et avec Audi Canada Inc. à un accord qui prévoit une sanction financière de 15 millions de dollars comme conséquence des conclusions du Bureau selon lesquelles une publicité mensongère a été utilisée pour promouvoir les véhicules diesel de 2,0 l concernés. Le Bureau fédéral de la concurrence a en outre participé à la convention de règlement d'un recours collectif conclue avec des consommateurs, qui prévoit que Volkswagen rachètera ou réparera les véhicules diesel de 2,0 l concernés et dédommagera leurs propriétaires. Le coût des mesures prévues par cette convention de règlement devrait atteindre 2,1 milliards de dollars. Elle doit encore être approuvée par les tribunaux canadiens et les discussions portant sur un éventuel règlement du recours collectif concernant les véhicules diesel de 3,0 l devraient maintenant aller de l'avant. Enfin, la Direction générale de l'application de la loi en matière d'environnement et de changement climatique du Canada poursuit son enquête concernant des violations présumées de la réglementation du pays en matière d'émissions des véhicules. S'il existe des preuves suffisantes de telles violations, des mesures seront prises conformément à la politique de conformité et d'application de la loi canadienne de 1999 sur la protection de l'environnement.

105. Le secrétariat a annoncé que dans le cadre des activités de l'envoyé spécial pour la sécurité routière un atelier serait organisé le 7 avril à Kuala Lumpur, en Malaisie, dans le but d'améliorer ces aspects de la sécurité routière dans les pays de l'Asie du Sud-Est.

B. Cohérence entre les dispositions de la Convention de Vienne de 1968 et les dispositions techniques concernant les véhicules contenues dans les Règlements et les RTM découlant des Accords de 1958 et 1998 (point 8.2 de l'ordre du jour)

106. L'ambassadeur des WP.29 et WP.1 pour la conduite automatisée ont indiqué que comme le WP.1 ne s'était pas réuni depuis la 170^e session du WP.29 en novembre 2016 il n'avait aucune information nouvelle à communiquer au Forum mondial à ce sujet. Il a ajouté que le groupe informel de la conduite automatisée s'était réuni et avait inclus dans son ordre du jour les catégories de systèmes FDCA et notamment l'aspect concernant leur interface homme-machine (IHM), tel qu'il est défini dans la Convention de Vienne sur la circulation routière. Il a conclu en disant que le WP.1 examinerait les progrès réalisés par le groupe informel lors de sa prochaine session en mars 2017, en même temps que la question de la cohérence entre les dispositions de la Convention de Vienne de 1968 et les dispositions techniques définies par le WP.29.

C. Proposition d'amendements à la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3) (point 8.3 de l'ordre du jour)

107. Aucune autre proposition nouvelle d'amendement à la R.E.3 que celles qui sont décrites sous le point 4.14 de l'ordre du jour (par. 85 et 86, ECE/TRANS/WP.29/2017/46) n'a été soumise au titre de ce point.

D. Objectifs et indicateurs en matière de sécurité routière (point 8.4 de l'ordre du jour)

Document(s) : Document informel WP.29-171-10.

108. La représentante de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) a présenté au Forum mondial le document de travail WP.29-171-10 intitulé « Developing voluntary global performance targets for road safety risk factors and service delivery mechanisms ». Il contient un ensemble de cibles fixées volontairement à l'échelle mondiale en matière de prévention des blessures et des morts dues aux accidents de la circulation routière, ainsi que des indicateurs permettant d'évaluer leur réalisation pour examen par les États Membres de l'ONU. Elle a souligné que les activités menées dans le cadre de cette initiative avaient pour but de compléter et d'appuyer les efforts déployés pour en vue de réalisation de la cible 3.6 du cadre des objectifs de développement durable.

109. La représentante de l'OMS a présenté le processus de consultation ayant permis de définir les cibles et indicateurs actuellement proposés à l'échelle mondiale, ainsi que la phase de consultation à venir en vue de leur mise au point définitive en novembre 2017. Elle a expliqué que les cinq grands domaines dans lesquels des cibles étaient définies correspondaient aux cinq volets du Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020, notamment au troisième volet, celui de la sécurité des véhicules. Elle a invité le Forum mondial à faire part de ses observations et avis concernant la formulation actuelle de la cible considérée, c'est-à-dire « 100 % des véhicules neufs conformes à huit normes prioritaires » (sur la base des Règlements de l'ONU ou de normes nationales considérées comme équivalentes). Elle a demandé pour cela aux représentants participant aux travaux du Forum mondial d'envoyer leurs contributions, d'ici la fin du mois d'avril 2017, par courrier électronique à l'adresse roadsafetytarget@who.int.

110. Le Président du Forum mondial a remercié la représentante de l'OMS d'avoir présenté le document de travail de cette organisation. Il a proposé que l'adhésion aux Règlements technique mondiaux annexés à l'Accord de 1998 soit considérée comme un indicateur, en plus de l'adhésion aux huit Règlements de l'ONU déjà cités dans le document de l'OMS. Il a fait observer que certaines formulations employées dans le document pour proposer des indicateurs et avancer des justifications concernant la cible visant à réduire le nombre de motocyclistes roulant sans casque, définie au titre du quatrième volet « La sécurité des usagers de la route », étaient vagues. Il a proposé de mentionner l'application de certaines normes portant sur les casques de motocyclistes comme indicateur de la conformité de la réglementation sur ces casques aux pratiques de référence, en l'occurrence les normes établies dans le Règlement n° 22.

111. Le Président du Forum mondial a rappelé que le WP.29 était un organe intergouvernemental et qu'il n'était pas exact de le citer dans le document de travail de l'OMS comme « source de données » pour l'ensemble des indicateurs s'adressant aux pays qui s'efforcent d'atteindre la cible correspondant à des véhicules plus sûrs.

112. Le vice-président du WP.29 a également remercié l'OMS de cet exposé et souligné que le Règlement sur les systèmes d'appel d'urgence en cours d'élaboration sous la présidence de la Fédération de Russie jouerait un rôle très important en permettant de sauver des vies lors d'accidents de la route. Il a rappelé que les prescriptions correspondantes existent déjà depuis 2015 dans l'Union économique eurasiennne et qu'elles entreraient en vigueur dans l'Union européenne en mars 2018.

E. Documents destinés à la publication (point 8.5 de l'ordre du jour)

Document(s) : Document informel WP.29-171-23.

113. Le secrétariat a présenté le document WP.29-171-23, qui énumère toutes les propositions adoptées au cours de la 171^e session du WP.29, avec les dates prévues de leur entrée en vigueur. Le secrétariat a expliqué que la préparation des documents récapitulatifs avait pris du retard en raison des contraintes en matière de ressources humaines.

114. Le Forum mondial en a pris note et il a prié le secrétariat d'établir pour la 172^e session du WP.29 un document décrivant tous ces retards et contraintes.

XI. Adoption du rapport (point 9 de l'ordre du jour)

115. Le Forum mondial a adopté le rapport de sa 171^e session et ses annexes sur la base d'un projet établi par le secrétariat. Ce rapport comprend les sections relatives à la soixante-cinquième session du Comité d'administration de l'Accord de 1958 (AC.1) et à la quarante-neuvième session du Comité exécutif de l'Accord de 1998 (AC.3).

B. Comité d'administration de l'Accord de 1958 (AC.1)

XII. Constitution du Comité (point 10 de l'ordre du jour)

116. Sur les 54 Parties contractantes à l'Accord, 38 étaient représentées et ont constitué l'AC.1 à sa soixante-cinquième session tenue le 15 mars 2017.

117. L'AC.1 a invité le Président du WP.29, à présider la session.

XIII. Proposition d'amendements et de rectificatifs à des Règlements existants et à de nouveaux règlements – Vote de l'AC.1 (point 11 de l'ordre du jour)

118. Les résultats du vote sur les documents présentés sont indiqués dans les tableaux suivants :

| <i>Amendements à des Règlements existants</i> | | | | | | | |
|---|--|--------------------------------|------------------------------|---------------------------------------|--|-----------------------------|-------------------|
| <i>Règlement n°</i> | <i>Sujet du Règlement</i> | <i>Parties contractantes</i> | | <i>Document : ECE/TRANS/WP.29/...</i> | <i>Résultat du vote : pour/contre /abstentions</i> | <i>Statut du document</i> | <i>Remarque :</i> |
| | | <i>Appliquant le Règlement</i> | <i>Présentes et votantes</i> | | | | |
| 3 | Dispositifs catadioptriques | 48 | 37 | 2017/19 | 37/0/0 | Complément 17 à la série 02 | * |
| 4 | Éclairage de la plaque d'immatriculation arrière | 47 | 36 | 2017/20 | 36/0/0 | Complément 18 à la série 00 | * |
| 6 | Feux indicateurs de direction | 48 | 37 | 2017/21 | 37/0/0 | Complément 27 à la série 01 | * |
| 7 | Feux de position, feux-stop et feux d'encombrement | 48 | 37 | 2017/22 | 37/0/0 | Complément 26 à la série 02 | * |
| 9 | Bruit des véhicules à trois roues | 27 | 15 | 2017/2 | 15/0/0 | Complément 3 à la série 07 | |
| 19 | Feux de brouillard avant | 46 | 35 | 2017/23 | 35/0/0 | Complément 9 à la série 04 | * |
| 23 | Feux de marche arrière | 48 | 37 | 2017/24 | 37/0/0 | Complément 21 à la série 00 | * |
| 27 | Triangles de présignalisation | 44 | 35 | 2017/25 | 35/0/0 | Complément 1 à la série 04 | * |
| 28 | Avertisseurs sonores | 45 | 35 | 2017/3 | 35/0/0 | Complément 5 à la série 00 | * |
| 38 | Feux de brouillard arrière | 47 | 37 | 2017/26 | 37/0/0 | Complément 18 à la série 00 | * |
| 39 | Indicateur de vitesse et compteur kilométrique | 46 | 36 | 2017/11 | 36/0/0 | Complément 1 à la série 01 | * |
| 43 | Vitrages de sécurité | 47 | 36 | 2017/12 | 36/0/0 | Complément 5 à la série 01 | * |

| Amendements à des Règlements existants | | | | | | | |
|--|--|----------------------------|--------------------------|--------------------------------------|--|-----------------------------|------------|
| Règlement n° | Sujet du Règlement | Parties contractantes | | Document : ECE/TRANS/WP.29/... | Résultat du vote : pour/contre /abstentions | Statut du document | Remarque : |
| | | Appliquant le Règlement | Présentes et votantes | | | | |
| 45 | Nettoie-projecteurs | 41 | 34 | 2017/27 | 34/0/0 | Complément 11 à la série 01 | * |
| 50 | Feux de position, feux-stop, feux indicateurs de direction pour cyclomoteurs et motocycles | 47 | 37 | 2017/28 | 37/0/0 | Complément 19 à la série 00 | * |
| 63 | Bruit émis par les cyclomoteurs | 28 | 16 | 2017/4 | 16/0/0 | Complément 3 à la série 02 | |
| 65 | Feux spéciaux d'avertissement | 32 | 21 | 2017/29 | 21/0/0 | Complément 10 à la série 00 | |
| 69 | Plaques de signalisation arrière pour véhicules lents | 44 | 34 | 2017/30 | 34/0/0 | Complément 6 à la série 01 | * |
| 70 | Plaques de signalisation arrière pour véhicules lourds et longs | 45 | 35 | 2017/31 | 35/0/0 | Complément 10 à la série 01 | * |
| 73 | Dispositifs de protection latérale | 43 | 33 | 2017/17 | 33/0/0 | Complément 1 à la série 01 | * |
| 75 | Pneumatiques des véhicules de la catégorie L | 44 | 33 | 2017/8 | 33/0/0 | Complément 16 à la série 00 | * |
| 77 | Feux de stationnement | 44 | 35 | 2017/32 | 35/0/0 | Complément 17 à la série 00 | * |
| 79 | Équipement de direction | 43 | 33 | 2017/10 modifié par le paragraphe 70 | 32/1/0 | Série 02 | ** |
| 83 | Émissions des véhicules des catégories M ₁ et N ₁ | 44 | 34 | 2017/42 | 33/0/1 | Complément 9 à la série 06 | *** |
| 83 | Émissions des véhicules des catégories M ₁ et N ₁ | 44 | 34 | 2017/43 | 33/0/1 | Complément 5 à la série 07 | *** |
| 87 | Feux de circulation diurne | 42 | 34 | 2017/33 | 34/0/0 | Complément 19 à la série 00 | * |
| 91 | Feux de position latéraux | 44 | 36 | 2017/34 | 36/0/0 | Complément 16 à la série 00 | * |
| 92 | Silencieux d'échappement de remplacement (RESS) pour motocycles | 23 | 13 | 2017/5 | 13/0/0 | Complément 2 à la série 01 | |

| <i>Amendements à des Règlements existants</i> | | | | | | | |
|---|---|------------------------------------|----------------------------------|---|--|-----------------------------|-------------------|
| <i>Règlement n°</i> | <i>Sujet du Règlement</i> | <i>Parties contractantes</i> | | <i>Document : ECE/TRANS/WP.29/...</i> | <i>Résultat du vote : pour/contre /abstentions</i> | <i>Statut du document</i> | <i>Remarque :</i> |
| | | <i>Appliquant le Règlement</i> | <i>Présentes et votantes</i> | | | | |
| 98 | Projecteurs à source lumineuse à décharge | 45 | 36 | 2017/35 | 36/0/0 | Complément 8 à la série 01 | * |
| 99 | Sources lumineuses à décharge | 44 | 36 | 2017/36 | 36/0/0 | Complément 13 à la série 00 | * |
| 101 | Émissions de CO ₂ /consommation de carburant | 47 | 34 | 2017/44 | 33/0/1 | Complément 7 à la série 01 | *** |
| 104 | Marquages rétro réfléchissants | 49 | 36 | 2017/37 | 36/0/0 | Complément 9 à la série 00 | * |
| 109 | Pneumatiques rechapés pour les véhicules utilitaires et leurs remorques | 48 | 34 | 2017/9 | 34/0/0 | Complément 8 à la série 00 | * |
| 110 | Véhicules alimentés au GNC/GNL | 48 | 35 | 2017/15 | 35/0/0 | Complément 6 à la série 01 | * |
| 112 | Projecteurs émettant un faisceau de croisement asymétrique | 50 | 37 | 2017/38 | 37/0/0 | Complément 7 à la série 01 | * |
| 118 | Comportement au feu des matériaux | 49 | 35 | 2017/16 | 35/0/0 | Complément 3 à la série 02 | * |
| 118 | Comportement au feu des matériaux | 49 | 35 | 2017/18 | 35/0/0 | Série 03 | * |
| 119 | Feux d'angle | 50 | 36 | 2017/40 | 36/0/0 | Complément 5 à la série 01 | * |
| 123 | Systèmes d'éclairage avant actifs (AFS) | 50 | 37 | 2017/41 | 37/0/0 | Complément 8 à la série 01 | * |
| 138 | Véhicules à moteur silencieux | 52 | 37 | 2017/6 | 37/0/0 | Complément 1 à la série 00 | * |
| 138 | Véhicules à moteur silencieux | 52 | 37 | 2017/7 modifié par le paragraphe 67 | 37/0/0 | Série 01 | * |

| <i>Rectificatifs à des Règlements existants</i> | | | | | | | |
|---|--|-----------------------------------|----------------------------------|---|--|-----------------------------------|-------------------|
| <i>Règlement n°</i> | <i>Sujet du Règlement</i> | <i>Parties contractantes</i> | | <i>Document : ECE/TRANS/WP.29/...</i> | <i>Résultat du vote : pour/contre /abstentions</i> | <i>Statut du document</i> | <i>Remarque :</i> |
| | | <i>Applicant le Règlement</i> | <i>Présentes et votantes</i> | | | | |
| 13 | Freinage des poids lourds | 47 | 36 | 2017/45 | 36/0/0 | Rectificatif 2 à la révision 8 | * |
| 107 | Véhicules des catégories M ₂ et M ₃ | 47 | 34 | 2017/13 | 34/0/0 | Rectificatif 2 à la série 06 | * |
| 107 | Véhicules des catégories M ₂ et M ₃ | 47 | 34 | 2017/14 | 34/0/0 | Rectificatif 1 à la série 07 | * |

* Le représentant de l'Union européenne votant pour les 28 États membres de l'Union.

** Le représentant du Japon a voté contre.

*** Le représentant de la Fédération de Russie s'est abstenu.

C. Comité exécutif de l'Accord de 1998 (AC.3)

XIV. Constitution du Comité AC.3 et élection des membres du Bureau pour l'année 2017 (point 12 de l'ordre du jour)

Document(s) : Document informel WP.29-171-08.

119. La quarante-neuvième session du Comité exécutif de l'Accord de 1998 (AC.3) s'est tenue le 15 mars 2017 sous la présidence du représentant du Japon. Y ont assisté les représentants de 14 des 36 Parties contractantes à l'Accord, à savoir : Afrique du Sud, Australie, Canada, Chine, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Inde, Japon, Malaisie, Norvège, République de Corée, Saint-Marin, Turquie et Union européenne (représentant l'Allemagne, Chypre, l'Espagne, la Finlande, la France, la Hongrie, l'Italie, la Lituanie, le Luxembourg, les Pays-Bas, le Royaume-Uni, la Roumanie, la Slovaquie, la Slovénie et la Suède).

120. L'AC.3 a élu le représentant du Japon comme Président et les représentants des États-Unis d'Amérique et du Royaume-Uni, au nom de l'Union européenne, comme Coprésidents.

XV. Suivi de la mise en œuvre de l'Accord de 1998 : rapports des Parties contractantes sur la transposition des RTM et de leurs amendements dans la législation nationale ou régionale (point 13 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/1073/Rev.18 ;
Document informel WP.29-171-09.

121. L'AC.3 a pris note de l'état de l'Accord, du Registre mondial et du Recueil des règlements admissibles, au 8 mars 2017, (ECE/TRANS/WP.29/1073/Rev.18), de l'état des priorités (sur la base du document WP.29-170-09 tel qu'il est reproduit à l'annexe II du présent rapport) de l'Accord de 1998 et des questions sur lesquelles l'échange de vues devrait être poursuivi. L'AC.3 a aussi noté que le secrétariat pouvait fournir une assistance concernant les obligations qui incombent aux Parties contractantes dans le cadre du processus de transposition. Il a par ailleurs été rappelé aux représentants qu'ils étaient tenus d'envoyer les rapports obligatoires sur le processus de transposition par l'intermédiaire de leur mission permanente à Genève, par le biais du système électronique « 1998 AGREEMENT-MISSIONS List », au secrétariat, afin de garantir l'actualisation du document d'état, qui sert à suivre l'évolution de l'Accord.

XVI. Examen et vote par l'AC.3 de projets de règlement techniques mondiaux ou de projets d'amendements à des RTM existants, le cas échéant (point 14 de l'ordre du jour)

A. Proposition de nouveau règlement techniques mondial, le cas échéant (point 14.1 de l'ordre du jour)

122. Aucune proposition nouvelle n'a été soumise au titre de ce point de l'ordre du jour.

B. Proposition d'amendements à un règlement technique mondial, le cas échéant (point 14.2 de l'ordre du jour)

123. Aucune proposition nouvelle n'a été soumise au titre de ce point de l'ordre du jour.

XVII. Examen des éventuels Règlements techniques à inclure dans le Recueil des règlements techniques mondiaux admissibles (point 15 de l'ordre du jour)

Document(s) : Document informel WP.29-171-08.

124. L'AC.3 a rappelé aux représentants des Parties contractantes qu'en vertu de l'article 6 de l'Accord on peut soumettre une proposition visant à établir un règlement technique mondial qui soit visé soit par les règlements techniques inscrits au Recueil des règlements admissibles, soit n'importe quel Règlement de l'ONU. Les Parties contractantes ont donc été de nouveau invitées à proposer l'inclusion de leurs normes nationales dans le Recueil des RTM admissibles, en vue de l'élaboration de futurs règlements techniques mondiaux. Le représentant des États-Unis d'Amérique a fait part de son intention de confirmer les demandes d'inscription n^{os} 12 et 13 et de réintégrer le n^o 11 dans le Recueil.

Demande d'inscription n^o 13 : programme de l'Agence pour la protection de l'environnement et du Département des transports des États-Unis d'Amérique concernant des révisions et additions s'appliquant à l'étiquette-énergie des automobiles : nouvelles étiquettes Consommation et Émissions pour une nouvelle génération de véhicules (point 15.1 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/2017/57.

125. Le représentant de l'Union européenne a relevé qu'il ne lui était pas possible, pour des raisons administratives, de voter sur cette question. Le représentant des États-Unis d'Amérique a soutenu cette demande et déclaré qu'il espérait un vote favorable à la prochaine session. L'AC.3 a décidé de renvoyer cette question à sa session de juin 2017. Le secrétariat a également demandé aux États-Unis d'Amérique d'envisager d'aller de l'avant en ce qui concerne les deux autres questions liées au Recueil en vue de la session de juin.

XVIII. Orientations, adoptées par consensus, concernant les éventuels éléments de projets de RTM qui n'auraient pas été réglés par les groupes de travail subsidiaires du Forum mondial (point 16 de l'ordre du jour)

126. Les Parties contractantes n'ont pas sollicité d'orientation au titre de ce point de l'ordre du jour.

XIX. Échange d'informations sur les nouvelles priorités à inclure dans le programme de travail (point 17 de l'ordre du jour)

Document(s) : Documents informels WP.29-171-14, WP.29-171-29 et WP.29-171-30.

127. Le représentant de l'Union européenne a présenté le document WP.29-171-29. Il a fait savoir que pendant les travaux préparatoire les priorités avaient été abordées séparément en deux parties, l'une concernant le travail actuel dans le cadre des groupes de travail et l'autre les activités futures/nouvelles dans le cadre de l'Accord de 1998.

128. Il a expliqué que le Japon et l'Agence de protection de l'environnement des États-Unis d'Amérique avaient apporté leur contribution à la première partie, ce qui a permis de définir les priorités pour les différentes activités de chaque groupe de travail, comme le montre le document informel. Il a souligné qu'aucune contribution n'était parvenue de la part de l'Administration nationale de la sécurité du trafic routier (NHTSA) et il a prié les États-Unis d'Amérique de la faire parvenir afin que le document puisse être complété d'ici le mois de juin.

129. En ce qui concerne la seconde partie, le représentant de l'Union européenne a salué la contribution de l'OICA contenue dans le document WP.29-171-14. Il a déclaré qu'un document devrait être établi conjointement par l'UE, le Japon et les États-Unis d'Amérique pour la session de juin 2017, afin de préparer le vote du programme de travail à la session de novembre.

130. Le représentant de l'OICA a présenté le document WP.29-171-14, qui donne un aperçu du point de vue de son organisation sur les priorités réglementaires actuelles dans le champs d'application de l'Accord de 1998 dans diverses régions du monde.

131. Il a souligné que l'OICA considérait que l'élaboration d'un règlement technique mondial consacré aux enregistreurs de données routières (EDR) donnerait l'occasion d'harmoniser sur le plan mondial les prescriptions en matière d'architecture électronique des véhicules destinée à la collecte de données, ainsi que d'harmoniser les données à enregistrer par de tels dispositifs lorsqu'ils sont installés, par exemple, sur la base du règlement US Rule NHTSA 49CFR, Part 563, afin d'éviter autant que possible les prescriptions divergentes. Une telle harmonisation mondiale permettrait de mettre en œuvre l'enregistrement des données routières de la manière la plus efficace et la plus rentable pour la société tout en fournissant des données harmonisées pour les futures activités de réglementation.

132. Il a insisté sur le fait que le travail effectué sur les systèmes avancés de freinage d'urgence dans le cadre de l'Accord de 1958 (Règlement n° 131 de l'ONU) visant à éviter les collisions des camions et autobus avec des objets en mouvement et fixes pourrait servir de base pour d'autres catégories de véhicules ainsi que pour d'autres types d'obstacles tels que les piétons et les cyclistes.

133. Il a indiqué, pour conclure, que le groupe de travail informel FDCA du GRRF était déjà en train d'élaborer un Règlement sur les systèmes d'aide au maintien dans la voie (LKAS), ce qui pourrait faciliter l'élaboration du règlement technique mondial. En ce qui concerne le système avancé de freinage d'urgence (AEBS), le système d'aide au maintien dans la voie semble tout à fait prioritaire dans le contexte de l'Union européenne et il importe donc que les travaux visant à élaborer un règlement technique mondial ne viennent pas compromettre les progrès du travail déjà entrepris dans le cadre de l'Accord de 1958.

134. Le représentant des États-Unis d'Amérique a déclaré que, compte tenu de l'orientation générale prise par l'évolution technologique dans l'industrie, il est dans l'intérêt de son pays que soit élaboré un futur programme de travail qui mette l'accent sur les technologies de pointe.

135. À propos du document présenté par l'OICA, le représentant de la Chine a demandé des précisions sur les propositions relatives aux enregistreurs de données routières. Il a souligné qu'un éventuel RTM sur les EDR ne devrait porter que sur les prescriptions techniques de ce système lui-même mais pas sur les dispositions administratives concernant la collecte des données, qui n'entrent pas dans le champ d'application de l'Accord de 1998.

136. Le représentant de l'OICA a répondu en confirmant que l'intention n'était que d'harmoniser les prescriptions techniques spécifiques applicables à l'enregistrement des données avant l'accident (quelles données, à quelle fréquence, etc.). Il a volontiers reconnu que les aspects administratifs concernant la propriété des données ne sauraient être traités dans le cadre de l'Accord de 1998 mais relèvent de la souveraineté nationale. Il a ajouté que le risque était grand de voir apparaître des réglementations différentes selon les pays, ce qui obligerait à adapter les véhicules à chaque marché individuel. Le fait de parvenir à un accord sur le type de données à enregistrer permettrait aux constructeurs de fabriquer une seule et même architecture électronique pour le marché mondial, tout en donnant la possibilité de l'ajuster pour tenir compte de prescriptions nationales supplémentaires.

137. Le représentant des États-Unis d'Amérique a expliqué que deux pays seulement prévoyaient des prescriptions volontaires applicables aux EDR « s'ils existent » : la République de Corée et les États-Unis d'Amérique. Il a proposé que les États membres désireux de travailler sur les EDR consultent les réglementations qui existent déjà dans ces deux pays pour s'en inspirer et favoriser l'harmonisation.

138. Le secrétariat a présenté le document WP.29-171-30. Dans la révision 3 de l'Accord de 1958 les mots « Règlement de l'ONU » figurent en majuscules alors que le terme « règlement technique mondial » est en minuscules dans l'Accord de 1998. Afin d'explorer les possibilités d'aligner le format de ces termes similaires dans les deux Accords, le secrétariat a consulté le Bureau des affaires juridiques de l'Office des Nations Unies à Genève (ONUG), qui a indiqué au secrétariat que les Parties contractantes pouvaient se mettre d'accord pour écrire « RTM de l'ONU » en majuscules. Il a également conseillé de proposer au Comité exécutif de trancher sur la base d'un document de décision de l'AC.3 portant sur l'utilisation du terme « RTM de l'ONU » en majuscules.

139. Le représentant des États-Unis d'Amérique a appuyé la proposition du secrétariat et la proposition d'établir un projet de décision.

140. Se référant au document WP.29-171-30, le Comité exécutif a prié le secrétariat d'établir un projet de document contenant la décision d'utiliser le terme « RTM de l'ONU » en majuscules et de le soumettre à la cinquantième session de l'AC.3 en juin 2017.

XX. État d'avancement de l'élaboration de nouveaux RTM et d'amendements à des RTM existants (point 18 de l'ordre du jour)

A. RTM n° 1 (Serrures et charnières des portes) (point 18.1 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/AC.3/43.

141. Se référant à l'autorisation d'élaborer un amendement 2 (ECE/TRANS/WP.29/AC.3/43), le représentant de l'Union européenne a informé l'AC.3 qu'il s'agissait d'apporter au texte du règlement des changements mineurs indispensables pour répercuter les amendements au Règlement n° 11, qui font l'objet d'un large soutien de la part du GRSP et seront probablement mis aux voix lors de la session de juin 2017 de l'AC.3.

B. RTM n° 2 (Cycle d'essai mondial harmonisé de mesure des émissions des motocycles (WMTC)) (point 18.2 de l'ordre du jour)

142. En tant que responsable technique de ce domaine, le représentant de l'UE a expliqué que le groupe de travail informel des prescriptions d'efficacité en matière d'environnement et de propulsion (PEEP), qui relève du GRPE, avait déjà entrepris la révision du RTM n° 2. Il a rappelé à l'AC.3 qu'il avait été convenu d'utiliser les limites d'émissions Euro 5 comme point de référence.

C. RTM n° 3 (Freinage des motocycles) (point 18.3 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/2017/51.

143. Le représentant de l'Italie a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/51, dans lequel il est proposé que l'AC.3 autorise l'élaboration d'un amendement au RTM n° 3 sous la responsabilité de son pays afin d'aligner les dispositions du RTM n° 3 sur celles du Règlement n° 78, de garantir l'immunité électromagnétique des systèmes ABS, d'ajouter des prescriptions d'efficacité des systèmes ABS pour les véhicules de la catégorie 3-5 (véhicules à trois roues) et de garantir l'uniformité des prescriptions relatives à des équipements tels que le signal d'arrêt d'urgence et les dispositifs permettant de désactiver le système ABS. Cet amendement visant à harmoniser le règlement technique mondial avec les récents amendements apportés au Règlement n° 78 a été soumis à l'AC.3 pour examen.

144. Le Comité exécutif a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/2017/51 et prié le secrétariat de le reproduire en tant que document de l'AC.3 pour sa cinquantième session en juin 2017.

D. RTM n° 6 (Vitrages de sécurité) (point 18.4 de l'ordre du jour)

145. Le représentant de la République de Corée a rendu compte de l'état d'avancement des travaux menés par le groupe de travail informel des vitrages de toit panoramique (VTP) en vue de l'élaboration d'un amendement au RTM n° 6. Il a expliqué que le but principal de cet amendement était d'élargir le champ d'application du RTM n° 6 pour couvrir les vitrages de toit panoramique ainsi que de préciser le point d'impact dans l'essai à la bille d'acier, sur la base d'une proposition soumise par la CLEPA au GRSG en 2014. Il a rappelé à l'AC.3 que le mandat du groupe de travail informel avait été prolongé jusqu'en juin 2018 lors de la session de novembre du WP.29, pour qu'il tienne compte des résultats des recherches menées aux États-Unis d'Amérique. Il a ajouté que la NHTSA entreprendrait cette année des recherches pour déterminer la cause des défaillances des vitrages de toit panoramiques, notamment en procédant à une analyse des fractures. La septième réunion se tiendra le 24 avril en marge de la prochaine session du GRSG. Il a conclu en disant que le GTI s'attendait à ce que l'expert de la NHTSA fasse le point lors de cette réunion sur les recherches menées sur les vitrages de toit panoramiques.

E. RTM n° 7 (Appuie-tête) (point 18.5 de l'ordre du jour)

146. Le président du groupe de travail informel de la phase 2 du RTM n° 7 sur les appuie-tête a rappelé à l'AC.3 que les travaux visant à définir des critères de blessure sur la base de données biomécaniques ne s'étaient pas avérés concluants et que le groupe avait été suspendu pendant presque 18 mois. Il semble que des nouvelles données ne seront pas disponibles avant la fin de 2017 et qu'il pourrait être nécessaire d'adopter une approche différente.

147. Le Comité exécutif a convenu que cette question devait être examinée par le GRSP, qui devrait en rendre compte lors de la cinquantième session de l'AC.3 en juin. Le mandat du groupe de travail informel a été prolongé jusqu'en 2018.

F. RTM n° 9 (Sécurité des piétons) (point 18.6 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/AC.3/45.

148. Le représentant des États-Unis d'Amérique a informé l'AC.3 que le GSRP avait décidé d'accepter les valeurs de référence de l'évaluation des blessures (VREB) afin de faire avancer les travaux de la phase 2 et d'y incorporer la jambe d'essai souple (FlexPLI) ainsi que la nouvelle procédure d'essai améliorée du pare-chocs proposée par l'équipe spéciale chargée de la zone d'impact du pare-chocs. S'agissant de la nouvelle tête factice d'essai, il a indiqué qu'une analyse plus approfondie serait nécessaire et que la modification proposée ne pouvait donc pas être acceptée par les États-Unis d'Amérique pour le moment.

149. Le représentant de la République de Corée a informé l'AC.3 de l'état d'avancement des travaux de l'équipe spéciale chargée d'ajouter des dispositions relatives aux systèmes de capots actifs. Il a ajouté que la première réunion s'était tenue le 7 et 8 février à Paris et avait réuni plus de 35 participants parmi lesquels les représentants de cinq parties contractantes, physiquement ou en ligne. Il a expliqué que l'équipe spéciale s'était concentrée lors de cette réunion sur des questions fondamentales et décidé notamment : i) du champ des discussions ; et ii) du nom l'équipe spéciale, abrégé en DPPS, pour « Deployable Pedestrian Protection System » (système de capot actif pour la protection des piétons). Il a ajouté que l'équipe spéciale avait débattu des points à inclure dans le programme de travail et décidé de reprendre l'examen de cette question lors de sa deuxième réunion qui se tiendrait à Paris les 28 et 29 mars. Il a conclu en disant, en tant que président de l'équipe spéciale, que son pays sollicitait la participation active ainsi que l'appui de toutes les parties contractantes et partenaires intéressés.

G. RTM n° 15 (Procédure d'essai mondiale harmonisée pour les voitures particulières et véhicules utilitaires légers (WLTP) – Phase 2) (point 18.7 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/AC.3/44.

150. En tant que responsable technique de ce travail, le représentant du Japon a rendu compte des activités de la phase 2 menées par le groupe de travail informel WLTP dans le cadre du GRPE. Il a expliqué que le GRPE avait adopté deux propositions à sa session de janvier 2017 : un projet de nouveau RTM sur la 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 (WLTP EVAP) et des amendements au RTM n° 15. Il a expliqué que l'équipe spéciale chargée de la transposition de la procédure d'essai mondiale harmonisée dans l'Accord de 1958 s'était réunie pour la première fois en février 2017 et devrait présenter une feuille de route à la prochaine session du GRPE en juin 2017.

H. RTM n° 16 (Pneumatiques) (point 18.8 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/2017/52.

151. Le représentant de la Fédération de Russie a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/2017/52, dans lequel il est proposé que l'AC.3 autorise l'élaboration d'un amendement au RTM n° 16 en deux phases (2A et 2B) sous la responsabilité de son pays. Il a également rappelé les objectifs du document WP.29-170-12 qui contient le mandat du groupe de travail informel du RTM sur les pneumatiques, ainsi que les progrès réalisés par le groupe. Il a mentionné les contributions de diverses Parties contractantes et de l'ETRTO, notamment celles de l'expert de la Chine et il a invité tous les participants intéressés à venir à Moscou en juin pour participer à la réunion du groupe informel.

152. Le secrétariat a rappelé les objectifs du Recueil des RTM admissibles et encouragé les Parties contractantes à y inclure leurs normes et règlements nationaux sur les pneumatiques aux fins de leur harmonisation par le groupe de travail informel sur les pneumatiques.

153. Le Comité exécutif a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/2017/52 et prié le secrétariat de le reproduire en tant que document de l'AC.3 pour sa cinquantième session en juin 2017.

I. Projet de RTM sur la sécurité des véhicules électriques (point 18.9 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/2016/30 ;
ECE/TRANS/WP.29/2015/107 ;
ECE/TRANS/WP.29/2014/87 ;
ECE/TRANS/WP.29/2012/122 ;
ECE/TRANS/WP.29/2012/121 ;
ECE/TRANS/WP.29/AC.3/32 ;
Document informel : WP.29-171-33.

154. Le représentant des États-Unis d'Amérique, Président du groupe de travail informel sur la sécurité des véhicules électriques (SVE), a présenté le cinquième rapport d'activité de son groupe (WP.29-171-33). Il a fait savoir que le travail du GTI était considéré comme achevé, mises à part quelques questions techniques concernant les véhicules utilitaires lourds qui doivent encore faire l'objet d'un accord entre les experts. Il a ajouté que les points non résolus resteraient entre crochets dans le document officiel soumis à la session de mai 2017 du GRSP et qu'un document informel serait présenté à ce moment-là par le GTI pour les résoudre. Il a en outre expliqué qu'un important travail portant sur la propagation thermique et les méthodes d'amorçage était toujours en cours (de même que sur d'autres questions techniques). Il a donc annoncé que la discussion sur ces questions se poursuivrait dans la phase 2, qui doit commencer immédiatement après l'adoption par le WP.29 de la phase 1 du RTM sur la sécurité des véhicules électriques, probablement lors

de la session de novembre 2017 de l'AC.3. Il a enfin sollicité l'accord de l'AC.3 pour prolonger le mandat du groupe de travail informel jusqu'en décembre 2017.

155. L'AC.3 a approuvé cette prolongation du mandat et prié le secrétariat de distribuer le document WP.29-171-33 sous une cote officielle.

J. Projet de RTM sur les véhicules à moteur silencieux (point 18.10 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/AC.3/33.

156. L'expert des États-Unis d'Amérique, en sa qualité de Président du groupe de travail informel des véhicules à moteur silencieux (VAMS) chargé d'élaborer un Règlement technique mondial (RTM), a rappelé ce qu'il avait dit lors de la dernière session de l'AC.3 au sujet de la publication, en novembre 2016, de la réglementation nationale des États-Unis en matière de niveau sonore minimum des véhicules hybrides et des véhicules électriques. Il a aussi rappelé que le Forum mondial avait accepté de prolonger le mandat du groupe de travail informel jusqu'en décembre 2018. Il a rendu compte de la procédure régissant l'entrée en vigueur de ce règlement national et souligné que sa date officielle de mise en œuvre serait le 21 mars 2017, avec une phase d'introduction progressive en 2019-2020 (www.regulations.gov/docket?D=NHTSA-2016-0125). Il a également indiqué que le groupe de travail informel des véhicules à moteur silencieux chargé d'élaborer un Règlement technique mondial se remettrait prochainement au travail en procédant à une analyse détaillée des différences entre le Règlement n° 138 et le règlement national des États-Unis d'Amérique, afin d'élaborer une formulation de compromis pour le RTM.

XXI. Questions sur lesquelles un échange de vues et de données devrait s'engager ou se poursuivre (point 19 de l'ordre du jour)

A. Harmonisation des dispositions relatives aux chocs latéraux (point 19.1 de l'ordre du jour)

1. Mannequins d'essai de choc latéral (point 19.1 a) de l'ordre du jour)

157. L'expert des États-Unis d'Amérique a informé l'AC.3 que les efforts visant à mettre au point le mannequin WorldSID femme du 5^e centile avait pris du retard en raison de la nécessité d'en redessiner certains éléments et composants. Il a aussi indiqué que le groupe reprendrait ses travaux en vue de mettre la dernière main à un projet d'additif à la Résolution mutuelle n° 1 visant à introduire les spécifications du mannequin pour essais de choc latéral World SID du 50^e centile (SID). Il a donc demandé au WP.29 son aval pour que le mandat du groupe de travail informel soit prolongé jusqu'en décembre 2017. L'AC.3 a approuvé cette demande.

2. Choc latéral contre un poteau (point 19.1 b) de l'ordre du jour)

158. Aucune question n'a été soulevée au titre de ce point de l'ordre du jour.

B. Véhicules électriques et environnement (point 19.2 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/AC.3/46.

159. Au nom de sa direction, le représentant du Canada a fait le point sur les activités du Groupe de travail informel des véhicules électriques et de l'environnement (VEE). Il a indiqué que ce groupe s'était réuni une fois depuis la session de novembre 2016 du WP.29, au cours de laquelle avait été approuvée la partie B de son mandat ainsi que la poursuite de ses activités.

160. Il a informé l'AC.3 que la vingt et unième réunion du groupe de travail informel des véhicules électriques et de l'environnement s'était tenue à Genève le 11 janvier 2017. Elle avait pris la forme d'une session d'une demi-journée consacrée à présenter les réalisations de la

Partie A du mandat et à poser les jalons de travail à effectuer dans le cadre de la Partie B. Il a noté que le groupe informel devait se réunir pendant deux jours entiers à Ann Arbor, dans le Michigan, aux États-Unis d'Amérique, les 10 et 11 avril 2017. Lors de cette réunion, le GTI VEE devait entamer officiellement l'élaboration du RTM consacré à la détermination de la puissance des véhicules électriques, continuer à échanger des informations concernant la durabilité des batteries de ces véhicules et se mettre en relation avec le Groupe d'experts de l'efficacité énergétique (GEEE) en vue de collaborer avec lui pour déterminer une méthode de déclaration de la consommation d'énergie des véhicules électriques. Le représentant du Canada a également noté que le GTI VEE avait continué à interagir avec le Groupe de travail informel WLTP pour faire en sorte que les travaux des deux groupes soient complémentaires et pour éviter les doubles emplois. Il a enfin annoncé qu'après la réunion d'avril à Ann Arbor, le Groupe de travail informel des véhicules électriques et de l'environnement avait prévu de se réunir pour une demi-journée pendant la semaine du GRPE en juin 2017 à Genève, puis pour deux jours en Autriche en octobre 2017.

C. Caractéristiques de la machine 3-D H (point 19.3 de l'ordre du jour)

161. Aucune information nouvelle n'a été présentée à ce sujet.

D. Véhicules à hydrogène et à pile à combustible (HFCV) (RTM n° 13) – Phase 2 (point 19.4 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/2017/56.

162. Le représentant de l'Union européenne a présenté la proposition d'autorisation d'élaboration de la phase 2 du Règlement technique mondial. Il a expliqué qu'il fallait entamer la phase 2 pour aborder les questions encore en suspens, notamment en ce qui concerne les essais de qualification des matériaux. Il a indiqué que le Japon, la République de Corée et l'Union européenne parraineraient la phase 2. Il a toutefois précisé que la Chine, les États-Unis d'Amérique et d'autres Parties contractantes étaient invitées à apporter leurs contributions, et que le Centre commun de recherche de la Commission européenne était disposé à en faire autant.

163. Le Comité exécutif a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/2017/56 et prié le secrétariat d'en faire un document de l'AC.3.

XXII. Questions diverses (point 20 de l'ordre du jour)

Proposition d'amendements à la Résolution spéciale n° 2 (point 20.1 de l'ordre du jour)

Document(s) : Document informel WP.29-171-15.

164. Le représentant de l'OICA a présenté le document WP.29-171-15, qui comportait une proposition d'amendement à la résolution spéciale n° 2 (ECE/TRANS/WP.29/2016/65). Il a indiqué que l'OICA, qui représente l'industrie automobile mondiale, réaffirmait son plein appui à la résolution spéciale n° 2, qui constitue un pas important sur la voie d'une amélioration du fonctionnement de l'Accord de 1998.

165. Il a relevé que le document WP29-171-15 tenait compte des observations formulées à la session de mars 2016 de l'AC.3. Il a ajouté que des travaux seraient encore nécessaires pour préciser les concepts des alternatives, modules et options. Il a souligné enfin que selon l'OICA une telle clarification constituerait une amélioration supplémentaire et contribuerait à l'élaboration de règlements techniques mondiaux nouveaux ou amendés.

166. Faute de temps, l'AC.3 n'a pas épuisé ce point mais elle a décidé de lui consacrer davantage de temps et d'en reprendre l'examen à sa session de juin 2017. Les Parties contractantes ont été invitées à préparer leurs contributions.

D. Comité d'administration de l'Accord de 1997 (AC.4)

XXIII. Constitution du Comité et élection du Bureau pour l'année 2017 (point 21 de l'ordre du jour)

167. Le Comité d'administration (AC.4) ne s'est pas réuni, le quorum fixé n'ayant pu être atteint.

168. Le représentant de la Fédération de Russie a demandé au secrétariat de réfléchir aux moyens d'inviter les Parties contractantes à participer aux sessions du Comité d'administration de l'Accord de 1997 (AC.4).

169. Il a également prié le secrétariat d'établir un document de synthèse portant sur les amendements pertinents présentés au titre du point 22 de l'ordre du jour pour examen par le Forum mondial à sa 172^e session en juin 2017.

XXIV. Amendements aux Règles n^{os} 1 et 2 (point 22 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/2013/132/Rev.1 ;
ECE/TRANS/WP.29/2016/87 ;
ECE/TRANS/WP.29/2017/47 ;
ECE/TRANS/WP.29/2013/133/Rev.1 ;
ECE/TRANS/WP.29/2016/88 ;
ECE/TRANS/WP.29/2017/48 ;
Document informel : WP.29-171-22.

170. Aucune information supplémentaire n'a été communiquée en plus de celles données au titre du point 7.2 de l'ordre du jour (voir par. 92 et 93 ci-dessus).

XXV. Élaboration de prescriptions applicables au matériel d'essai, aux qualifications et à la formation des inspecteurs et à la supervision des centres d'essai (point 23 de l'ordre du jour)

171. Aucune information supplémentaire n'a été communiquée en plus de celles données au titre du point 7.3 de l'ordre du jour (voir par. 99 ci-dessus).

XXVI. Questions diverses (point 24 de l'ordre du jour)

172. Aucune question n'a été soulevée au titre de ce point de l'ordre du jour.

Annexe I

Liste des documents informels (WP.29-171...) distribués sans cote lors de la 171^e session

| <i>N°</i> | <i>Communiqué par</i> | <i>Point de l'ordre du jour</i> | <i>Langue</i> | <i>Titre</i> | <i>Suivi</i> |
|-----------|---|--|---------------|---|--------------|
| 1 | Secrétariat | 2.2 | E | WP.29, Working Parties, Informal Working Groups and Chairmanship | a) |
| 2 | Secrétariat | 1 | E | Consolidated Agenda including Informal documents | a) |
| 3 | Union européenne | 4.9.2-4.9.6, 4.9.8, 4.9.10, 4.9.14-4.9.17, 4.9.20-4.9.24 | E | Proposal for amendments to Regulations Nos. 4, 6, 7, 19, 23, 38, 48, 50, 77, 87, 91, 98, 112, 113, 119, 123 | e) |
| 4 | Union européenne | 4.9.21 | E | Proposal to amend the proposal for Supplement 7 to the 01 series of amendments to Regulation No. 113 (Headlamps emitting a symmetrical passing-beam), as contained in ECE/TRANS/WP.29/2017/39 | e) |
| 5 | OICA | 4.8.8 | E | Proposal to amend document ECE/TRANS/WP.29/2017/18 (Draft 03 series to Regulation No. 118) | a) |
| 6 | Groupe de travail en matière de roulement et de freinage (GRRF) | 4.7.3 | E | Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/2017/10 | b) |
| 7 | Secrétariat | 4.1 | E | Electronic exchange of information concerning Type Approval Authorities and Technical Services | b) |
| 8 | Secrétariat | 12 et 15 | E | Executive Committee of the 1998 Agreement Forty-eighth session 1. Establishment of the Executive Committee AC.3 (item 12) 2. Consideration and vote by AC.3 (item 15) | a) |
| 9 | Secrétariat | 13 | E | Status of the 1998 Agreement of the global registry and of the compendium of candidates - Situation on priorities and proposals to develop UN GTRs as of 8 March 2017... | a) |

| <i>N°</i> | <i>Communiqué par</i> | <i>Point de l'ordre du jour</i> | <i>Langue</i> | <i>Titre</i> | <i>Suivi</i> |
|-----------|--|---------------------------------|---------------|---|--------------|
| 10 | OMS | 8.4 | E | Discussion paper on Road safety Targets and Indicators | a) |
| 11 | GTI de l'IWVTA | 4.3 | E | Draft Proposal for Regulation No. 0 on International Whole Vehicle Type Approval | d) |
| 12 | GTI de l'IWVTA | 4.3 | E | Report to WP.29 on 23 rd meeting of the Informal Group on IWVTA | a) |
| 13 | Union européenne | 4.2.2 | E | Amendments to document ECE/TRANS/WP.29/2017/53 Draft General Guidelines for UN regulatory procedures and transitional provisions in UN regulations | d) |
| 14 | OICA | 17 | E | Work programme of the 1998 Agreement | a) |
| 15 | OICA | 20.1 | E | Proposal to amend Special Resolution No. 2 | c) |
| 16 | GTI de la base DETA | 4.5 | E | Draft proposal for purchasing DETA through the Sole Source procedure | a) |
| 17 | GTI des contrôles techniques périodiques | 7.2 | E | Draft proposals for transitional provisions to Rule 1 and 2 annexed to the 1997 Vienna Agreement | d) |
| 18 | GTI des contrôles techniques périodiques | 7.2 | E | Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/2016/87 | d) |
| 19 | GTI des contrôles techniques périodiques | 7.2 | E | Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/2016/88 | d) |
| 20 | GTI des contrôles techniques périodiques | 7.3 | E | Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/2017/49 | d) |
| 21 | GTI des contrôles techniques périodiques | 7.3 | E | Proposals for new Rule on Periodical Technical Inspections of motor vehicles using compressed natural gas (CNG) and/or liquefied natural gas (LNG) in their propulsion system | d) |
| 22 | Secrétariat | 22 | E | Ninth session of the Administrative Committee AC.4 | a) |
| 23 | Secrétariat | 8.5 | E | Adopted proposals and entry into force of the November 2016 session | a) |
| 24 | GTI de l'IWVTA | 4.2.2 | E | Amended General Guidelines for UN regulatory procedures and transitional provisions in UN Regulations | d) |

| <i>N°</i> | <i>Communiqué par</i> | <i>Point de l'ordre du jour</i> | <i>Langue</i> | <i>Titre</i> | <i>Suivi</i> |
|-----------|--|---------------------------------|---------------|--|--------------|
| 25 | GTI de l'IWVTA | 4.3 | E | Amended Explanation to UN Regulation No.0 on the International Whole Vehicle Type Approval ? questions and answers | d) |
| 26 | GTI des contrôles techniques périodiques | 7.1 | E | Report to WP.29 about results of the 6 th meeting of Informal Group on Periodical Technical Inspections | a) |
| 27 | Fédération de Russie | 4.10.1, 4.10.2, 4.10.3 | E | Proposal with regard to documents ECE/TRANS/WP.29/2017/42, .../43 and .../44 | a) |
| 28 | OICA | 4.7.3 | E | Proposal for transitional provisions for inclusion in UN R79 (ECE/TRANS/WP29/2017/10, as amended by WP29-171-06) | a) |
| 29 | UE et Japon | 17 | E | Preliminary Draft of new PoW proposed by EU & Japan Based on Annex II of ECE/TRANS/WP.29/1126 | a) |
| 30 | Secrétariat | 17 | E | Decision on use of term « UN GTR » | b) |
| 31 | Secrétariat | 2.4 | E | Inland Transport Committee Strategy | a) |
| 32 | Secrétariat | 2.4 | E | ITC List of main decisions | a) |
| 33 | GTI du RTM sur la sécurité des véhicules électriques | 18.9 | E | Electric Vehicle Safety Global Technical Regulation (EVS GTR) | d) |
| 34 | Japon | 4.7.3 | E | Concern about the transitional provisions of the amendment to UN Regulation No. 79 for all vehicles | a) |
| 35 | Commission économique eurasiennne | | E | Highlights of the speech | a) |
| 36 | Malaisie | | E | Highlights of the speech | a) |
| 37 | Organisation mondiale de la Santé | 8.4 | E | Developing global targets & indicators for road safety -Process and Progress | a) |

Notes :

- a) Document dont l'examen est achevé ou qui doit être remplacé.
- b) Document adopté.
- c) Document dont l'examen sera poursuivi à la session suivante, sans cote officielle.
- d) Document dont l'examen sera poursuivi à la session suivante, sous une cote officielle.
- e) Document renvoyé au groupe de travail responsable pour examen.

Annexe II

État de l'Accord de 1998, du Registre mondial et du Recueil de Règlements admissibles*

Priorités et propositions en ce qui concerne l'élaboration de RTM : situation au 8 mars 2017

GRRF

| <i>Question</i> | <i>Groupe informel (oui-non)/ Président et Vice-Président</i> | <i>Responsable technique</i> | <i>Proposition officielle (ECE/TRANS/WP.29/...)</i> | <i>Proposition de projet de RTM (ECE/TRANS/WP.29/...)</i> | <i>Stade/Observations</i> |
|--|---|------------------------------|---|---|---|
| [Amendement 3] au RTM n° 3 (Systèmes de freinage des motocycles) | - | Italie | 2017/51 | - | Demande d'autorisation d'élaborer l'amendement 3 au RTM n° 3 adoptée par l'AC.3 en mars 2017 |
| [Amendement 2] au RTM n° 16 (Pneumatiques) | Oui/ Fédération de Russie | Fédération de Russie | 2017/52 | - | Demande d'autorisation d'élaborer l'amendement 2 au RTM n° 16 adoptée par l'AC.3 en mars 2017 |

GRSP

| <i>Question</i> | <i>Groupe informel (oui-non)/ Président et Vice-Président</i> | <i>Responsable technique</i> | <i>Proposition officielle (ECE/TRANS/WP.29/...)</i> | <i>Proposition de projet de RTM (ECE/TRANS/WP.29/...)</i> | <i>Stade/Observations</i> |
|-----------------------------------|---|------------------------------|---|---|---|
| Amendement 2 au RTM n° 1 | Non | UE | | AC.3/43 GRSP/2016/17 | Le GRSP a recommandé la proposition d'amendements et son rapport final à la session de juin 2017 de l'AC.3 |
| Phase 2 du RTM n° 7 (Appuie-tête) | Oui/ Royaume-Uni | Japon | AC.3/25/ Rev.1 | 2014/86 (4 ^e rapport d'activité) GRSP/2015/34 (Projet de RTM) | Le GRSP devrait reprendre la discussion en abordant toutes les questions, notamment le projet d'additif 1 à la R.M.1 lors de sa session de mai 2017. L'AC.3 a accepté de prolonger les mandats du GTI jusqu'en juin 2018. |

* Les informations concernant les Parties contractantes (36), le Registre mondial et le Recueil des Règlements admissibles figurent dans le document ECE/TRANS/WP.29/1073/Rev.18.

| <i>Question</i> | <i>Groupe informel (oui-non)/ Président et Vice-Président</i> | <i>Responsable technique</i> | <i>Proposition officielle (ECE/TRANS/WP.29/...)</i> | <i>Proposition de projet de RTM (ECE/TRANS/WP.29/...)</i> | <i>Stade/Observations</i> |
|---|---|--|---|---|---|
| Amendement 2 – Phase 2 du RTM n° 9 (Flex-PLI) (Protection des piétons) | Oui/ Allemagne/ Japon | Allemagne/ Japon | AC.3/24 | GRSP/2014/15 (Projet de RTM) GRSP/2017/3 GRSP/2015/2 GRSP/2014/16 (5 ^e rapport d'activité) GRSP/2015/2 | À sa session de mai 2017, le GRSP reprendra l'examen des valeurs de référence pour l'évaluation des blessures et du projet de RTM, ainsi que d'une proposition relative aux essais de pare-chocs. |
| Amendement 3 au RTM n° 9 | | Pays-Bas | AC.3/31 | GRSP/2012/2 GRSP/2014/5 | À sa session de mai 2017, le GRSP examinera une proposition relative aux points de contact des éléments de frappe tête pour la phase 2 du RTM. |
| Amendement 4 au RTM n° 9 | | République de Corée | | AC.3/45 | Le GRSP reprendra l'examen d'éventuelles propositions d'amendements au RTM afin d'établir une procédure d'essai pour les systèmes de capots actifs servant à assurer une protection adéquate aux piétons. |
| Phase 2 du RTM n° 13 (véhicules à hydrogène et à pile à combustible – VHPC) | | Japon, République de Corée et Union européenne | | 2017/56 | La proposition d'autoriser l'élaboration de la phase 2 du RTM a été adoptée par l'AC.3 à sa session de mars 2017. |
| RTM n° 14 sur les essais de choc latéral contre un poteau | Oui/ Australie | Australie | AC.3/28 | | Aucun nouvel élément d'information n'a été communiqué à la session de mars 2017 de l'AC.3. |
| RTM sur les véhicules électriques | Oui/ États-Unis d'Amérique/ UE/Japon/ Chine | UE/Japon/ États-Unis d'Amérique/ Chine | AC.3/32 | GRSP/2017/2 2012/121 (Mandat) 2012/122 (1 ^{er} rapport d'activité) 2014/87 (2 ^e rapport d'activité) | Le GRSP devrait achever les activités de la phase 1 d'ici mai 2017 et réserver les travaux de recherche à long terme pour la phase 2. À sa session de mars 2017 l'AC.3 a approuvé la prolongation du mandat jusqu'en décembre 2017. |

| <i>Question</i> | <i>Groupe informel (oui-non)/ Président et Vice-Président</i> | <i>Responsable technique</i> | <i>Proposition officielle (ECE/TRANS/WP.29/...)</i> | <i>Proposition de projet de RTM (ECE/TRANS/WP.29/...)</i> | <i>Stade/Observations</i> |
|-----------------|---|------------------------------|---|---|---------------------------|
| | | | | 2015/107 (3 ^e rapport d'activité) | |
| | | | | 2016/30 (4 ^e rapport d'activité) | |

GRPE

| <i>Question</i> | <i>Groupe informel (oui-non)/ Président et Vice-Président</i> | <i>Responsable technique</i> | <i>Proposition officielle (ECE/TRANS/WP.29/...)</i> | <i>Proposition de projet de RTM (ECE/TRANS/WP.29/...)</i> | <i>Stade/Observations</i> |
|--|---|------------------------------|---|---|---|
| Amendements au RTM n° 2 (WMTC) | Oui/UE (PEEP) | UE | AC.3/36/Rev.1 (basé sur le document 2015/113) | | L'AC.3 a été informée par le GTI des prescriptions d'efficacité en matière d'environnement et de propulsion (PEEP) sur les travaux en cours en matière d'élaboration d'amendements au RTM n° 2. |
| Amendement 2 au RTM n° 15 (WLTP) | Oui/Allemagne (WLTP) | UE/Japon | AC.3/44 (basé sur le document 2016/73) | | L'AC.3 a noté que l'amendement 2 au RTM n° 15 serait soumis pour examen à la session de juin 2017. |
| Nouveau RTM sur la 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 (WLTP EVAP) | Oui/Allemagne (WLTP) | UE/Japon | AC.3/44 (basé sur le document 2016/73) | | L'AC.3 a noté qu'un nouveau RTM sur la 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 (WLTP EVAP) serait soumis pour examen à la session de juin 2017. |

| <i>Question</i> | <i>Groupe informel (oui-non)/ Président et Vice-Président</i> | <i>Responsable technique</i> | <i>Proposition officielle (ECE/TRANS/WP.29/...)</i> | <i>Proposition de projet de RTM (ECE/TRANS/WP.29/...)</i> | <i>Stade/Observations</i> |
|--|---|---|---|---|---|
| Véhicules électriques et environnement (VEE) | Oui/ États-Unis d'Amérique/ Chine/ Japon | Canada/ Chine/UE/ Japon/ États-Unis d'Amérique | AC.3/46 (basé sur le document 2016/116) | | L'AC.3 a été informée des travaux menés par le GTI sur les véhicules électriques et l'environnement (VEE) dans le cadre de la partie B de son mandat. |

GRB

| <i>Question</i> | <i>Groupe informel (oui-non)/ Président et Vice-Président</i> | <i>Responsable technique</i> | <i>Proposition officielle (ECE/TRANS/WP.29/...)</i> | <i>Proposition de projet de RTM (ECE/TRANS/WP.29/...)</i> | <i>Stade/Observations</i> |
|-------------------------------|---|------------------------------------|---|---|---|
| Véhicules à moteur silencieux | Oui/ États-Unis d'Amérique/ Japon | UE/Japon/ États-Unis d'Amérique | AC.3/33 (y compris le mandat) | | L'AC.3 attend un rapport d'activité du e groupe de travail informel des véhicules à moteur silencieux (VAMS) à sa session de juin 2017. |

GRSG

| <i>Question</i> | <i>Groupe informel (oui-non)/ Président et Vice-Président</i> | <i>Responsable technique</i> | <i>Proposition officielle (ECE/TRANS/WP.29/...)</i> | <i>Proposition de projet de RTM (ECE/TRANS/WP.29/...)</i> | <i>Stade/Observations</i> |
|-------------------------------------|---|------------------------------|---|---|--|
| Vitrages de toit panoramiques (VTP) | Oui/ République de Corée/ Allemagne | République de Corée | AC.3/41 | | L'AC.3 a prolongé le mandat du GTI des vitrages de toit panoramiques (VTP) jusqu'en juin 2018. |

Questions devant faire l'objet d'un échange de vues

| <i>Groupe de travail</i> | <i>Item</i> | <i>Groupe informel (oui-non)/ Président et Vice-Président</i> | <i>Responsable technique</i> | <i>Proposition officielle ECE/TRANS/WP.29/...</i> | <i>Stade</i> |
|--------------------------|--|---|------------------------------|---|---|
| GRSP | Compatibilité entre véhicules en cas de choc | Non | Non | --- | Aucun nouvel élément d'information n'a été communiqué |

| Groupe de travail | Item | Groupe informel (oui-non)/ | | Proposition officielle ECE/TRANS/WP.29/... | Stade |
|-------------------|---|-----------------------------|--|---|--|
| | | Président et Vice-Président | Responsable technique | | |
| GRSP | Mannequins de choc latéral harmonisés | <i>Oui</i> | États-Unis d'Amérique | 2010/88 (2 ^e rapport d'activité) | L'AC.3 a été informé des progrès réalisés dans l'élaboration du mannequin femme du 5 ^e centile et a noté que ce mannequin devrait peut-être faire l'objet de modifications. L'AC.3 a prolongé le mandat du GTI jusqu'en décembre 2017. |
| WP.29 | STI | <i>Non</i> | --- | --- | Aucune information nouvelle n'a été communiquée à l'AC.3. |
| WP.29 | Véhicules électriques et environnement | <i>Oui</i> | États-Unis d'Amérique, Canada, Chine, UE | --- | L'AC.3 a reçu un rapport intermédiaire du GTI VEE qui met en évidence la bonne entente avec le GTI de la procédure WLTP. Il est prévu de remettre un rapport au GRPE à sa session de juin 2016. L'AC.3 s'attend à recevoir les résultats des activités menées au titre de la partie A du mandat à sa session de novembre 2016. |
| WP.29 | Nouvelles technologies n'ayant pas encore fait l'objet d'un règlement | <i>Non</i> | Non | --- | Un échange de vues a été consacré aux travaux prioritaires portant sur les nouvelles technologies, y compris la conduite automatisée, les systèmes de communication embarqués, la cybersécurité et la protection des données. |

Annexe III

**Forum mondial de l'harmonisation des Règlements
concernant les véhicules (WP.29) : Groupes de travail,
groupes de travail informels et présidence (01/03/2017)**

| <i>Groupes de travail informels</i> | <i>Président/ Vice-président</i> | <i>Pays</i> | <i>Date d'expiration du mandat</i> |
|---|--|--|--|
| WP.29 Forum mondial | M. A. Erario M. B. Kisulenko | Italie Russie | 2018 |
| Systèmes de transport intelligents (STI) | M. H. Inomata M. I. Yarnold | Japon Royaume-Uni | 2018 |
| Base de données électronique pour l'échange de renseignements sur les homologations de type (DETA) | M. Paeslack | Allemagne | Mars 2016 |
| Homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule (IWVTA) | M. T. Onoda M ^{me} M. Teles Romao | Japon CE | Juin 2017 |
| Sous-groupe IWVTA du Règlement ONU n° 0 | M. T. Onoda | Japon | Juin 2017 |
| Sous-groupe IWVTA sur l'Accord de 1958 | M. L. Escobar | CE | Juin 2017 |
| Groupe de travail de l'exécution des obligations | M. E. Wondimneh | États-Unis d'Amérique | 2018 |
| Contrôle technique périodique (PTI) | M. P. Striekwold M. V. Komarov | Pays-Bas Russie | Novembre 2017 |
| GRB Bruit | M. S. Ficheux M. A. Bocharov | France Russie | 2018 |
| Véhicules à moteur silencieux (RTM sur les QRTV) | M. E. Wondimneh M. I. Sakamoto | États-Unis d'Amérique Japon | Décembre 2016 |
| Véhicules à moteur silencieux (Règlement sur les VAMS) | M. B. Schüttler M. L.-F. Pardo M. I. Sakamoto | Allemagne France Japon | Septembre 2017 |
| GRE Éclairage et signalisation lumineuse | M. M. Loccufier M. D. Rovers | Belgique Pays-Bas | 2018 |
| Simplification des Règlements relatifs à l'éclairage et à la signalisation lumineuse (SRE) | M. M. Loccufier | Belgique | 2018 |
| Visibilité, éblouissement et réglage | M. T. Targosinski | Pologne | Novembre 2017 |
| GRPE Pollution et énergie | M. A. Rijnders | Pays-Bas | 2018 |
| Prescriptions d'efficacité en matière d'environnement et de propulsion (PEEP) des véhicules de la catégorie L | M. A. Perujo | CE | Décembre 2020 |
| Véhicules électriques et environnement (VEE) | M. M. Olechiw M ^{me} C. Chen M. K. Narusawa | États-Unis d'Amérique Chine Japon | Novembre 2018 |

| <i>Groupes de travail informels</i> | | <i>Président/ Vice-président</i> | <i>Pays</i> | <i>Date d'expiration du mandat</i> |
|---|---|---|--|--|
| Programme de mesure des particules (PMP) | | M. G. Martini | CE | Juin 2019 |
| Qualité de l'air à l'intérieur des véhicules (QAIV) | | M. J Lim M. Y. GE | République de Corée Chine | Novembre 2017 |
| Procédure d'essai mondiale harmonisée pour les voitures particulières et véhicules utilitaires légers (WLTP Phase 2) | | M. D. Kawano | Japon | Décembre 2019 |
| GRRF | Roulement et freinage | M. B. Frost M. A. Murai | Royaume-Uni Japon | 2018 |
| Ensembles modulaires de véhicules (EMV) | | M. A. Gunneriusson | Suède | Février 2019 |
| Dispositifs et composants d'attelage pour machines agricoles | | M. A. Schauer | Allemagne | Septembre 2017 |
| Pneumatiques | | M. A. Bocharov | Fédération de Russie | Novembre 2018 |
| Fonctions de direction à commande automatique (FDCA) | | M. C. Theis ² M. H. Kubota ¹ | Allemagne Japon | Septembre 2017 |
| GRSP | Sécurité passive | M. N. Nguyen M. Jae-Wan Lee | États-Unis d'Amérique République de Corée | 2018 |
| Harmonisation des mannequins d'essai de choc latéral | | M. D. Sutula | États-Unis d'Amérique | Décembre 2017 |
| RTM n° 7 sur les appuie-tête – Élaboration de la Phase 2 | | M. B. Frost | Royaume-Uni | Juin 2018 |
| Dispositifs de retenue pour enfants (DRE) | | M. P. Castaing | France | Décembre 2017 |
| RTM n° 9 de l'ONU sur la sécurité des piétons – Élaboration de la Phase 2 | | M. R. Damm | Allemagne | Décembre 2017 |
| Sécurité des véhicules électriques (SVE) | | M. N. Nguyen | États-Unis d'Amérique | Décembre 2017 |
| Spécifications de la machine 3D-H | | M. L. Martinez | Espagne | À déterminer |
| Règlement technique mondial (RTM) n° 13 sur les véhicules à hydrogène et à pile à combustible – Sous- groupe des questions de sécurité (VHPC-SGS) | | À déterminer | À déterminer | 2020 |
| GRSG | Dispositions générales de sécurité | M. A. Erario M. K. Hendershot | Italie Canada | 2018 |
| Vitrages de toit panoramique (VTP) | | M. S. Eom | République de Corée | Juin 2018 |
| Vision rapprochée et systèmes de détection d'obstacle | | À déterminer | À déterminer | À déterminer |

² M. C. Theis et M. H. Kubota sont les Coprésidents du GTI sur les fonctions de direction à commande automatique.

**Forum mondial de l'harmonisation des Règlements
concernant les véhicules (WP.29) : Comités
d'administration/exécutifs et présidence (01/03/2017)**

| <i>Comités</i> | | <i>Président/ Vice-président</i> | <i>Pays</i> | <i>Date d'expiration du mandat</i> |
|----------------|---|---|---|--|
| AC.1 | Comité d'administration de l'Accord de 1958 | M. A. Erario M. B. Kisulenko | Italie Russie | Sans objet |
| AC.2 | Comité de gestion pour la coordination des travaux | M. A. Erario | Italie | 2018 |
| AC.3 | Comité exécutif de l'Accord de 1998 | M. H. Inomata M. I. Yarnold M. E. Wondimneh | Japon Royaume- Uni États-Unis d'Amérique | Sans objet |
| AC.4 | Comité d'administration de l'Accord de 1997 | À déterminer | À déterminer | Sans objet |

Annexe IV

Amendements au document ECE/TRANS/WP.29/2017/10 (synthèse) adoptés

Série 02 d'amendements au Règlement n° 79 (Équipement de direction)

Ajouter un nouveau paragraphe 1.2.3, ainsi conçu :

- « 1.2.3 Aux systèmes de direction présentant la fonctionnalité définie comme étant une FDCA de catégorie B2, C, D ou E aux paragraphes 2.3.4.1.3, 2.3.4.1.4, 2.3.4.1.5 ou 2.3.4.1.6, respectivement, jusqu'à ce que des dispositions spécifiques soient introduites dans le présent Règlement. ».

Paragraphe 2.3.4.1, modifier comme suit :

- « 2.3.4.1 Par "*fonction de direction à commande automatique (FDCA)*", la fonction au sein d'un système de commande électronique où l'actionnement du système de direction peut résulter de l'évaluation automatique de signaux émis à bord du véhicule, éventuellement avec l'aide de dispositifs d'infrastructure passifs, en vue de créer une commande pour aider le conducteur.
- 2.3.4.1.1 Par "*FDCA de catégorie A*", une fonction qui opère à une vitesse ne dépassant pas 10 km/h pour aider le conducteur, sur demande, lors d'une manœuvre à petite vitesse ou d'une manœuvre de stationnement.
- 2.3.4.1.2 Par "*FDCA de catégorie B1*", une fonction qui aide le conducteur à maintenir le véhicule dans la voie choisie, en influençant le déplacement latéral du véhicule.
- 2.3.4.1.3 Par "*FDCA de catégorie B2*", une fonction qui est déclenchée/activée par le conducteur et qui maintient le véhicule dans sa voie en influençant le déplacement latéral du véhicule pendant des périodes assez longues, sans commande ni confirmation supplémentaire du conducteur.
- 2.3.4.1.4 Par "*FDCA de catégorie C*", une fonction qui est déclenchée/activée par le conducteur et qui peut exécuter une manœuvre latérale simple (par exemple un changement de voie) commandée par le conducteur.
- 2.3.4.1.5 Par "*FDCA de catégorie D*", une fonction qui est déclenchée/activée par le conducteur et qui peut indiquer la possibilité d'une manœuvre latérale simple (par exemple un changement de voie) mais n'exécute cette manœuvre qu'après confirmation du conducteur.
- 2.3.4.1.6 Par "*FDCA de catégorie E*", une fonction qui est déclenchée/activée par le conducteur et qui peut déterminer en permanence la possibilité de manœuvres (par exemple un changement de voie) et les exécuter pendant des périodes assez longues sans commande ni confirmation supplémentaire du conducteur. ».

Paragraphe 2.3.4.2, modifier comme suit :

- « 2.3.4.2 Par "*fonction de direction corrective (FDC)*", la fonction de commande au sein d'un système de commande électronique par laquelle, pendant une durée limitée, l'évaluation automatique des signaux émis à bord du véhicule peut modifier l'angle de braquage d'une ou de plusieurs roues, afin :
- a) De compenser un changement soudain et imprévu de la force latérale du véhicule,
 - b) D'améliorer la stabilité du véhicule (en cas par exemple de vent latéral ou d'adhérence dissymétrique), ou

- c) De corriger le changement de voie (par exemple, pour éviter de franchir le marquage de la voie ou de quitter la route. ».

Ajouter de nouveaux paragraphes 2.4.8 à 2.4.15, ainsi conçus :

- « 2.4.8 Par “*parcage télécommandé (PTC)*” une FDCA de catégorie A, activée par le conducteur, exécutant une manœuvre de stationnement ou une manœuvre à petite vitesse. L’activation s’effectue par télécommande à proximité immédiate du véhicule
- 2.4.9 Par “*portée indiquée du système PTC (S_{PCTmax})*”, la distance maximale entre le point le plus proche du véhicule à moteur et la télécommande pour laquelle la FDCA est conçue pour fonctionner.
- 2.4.10 Par “*vitesse maximale indiquée (V_{smax})*”, la vitesse maximale à laquelle une FDCA est conçue pour fonctionner.
- 2.4.11 Par “*vitesse minimale indiquée (V_{smin})*” la vitesse minimale à laquelle une FDCA est conçue pour fonctionner.
- 2.4.12 Par “*accélération latérale maximale indiquée (a_{ysmax})*” l’accélération latérale maximale à laquelle une FDCA est conçue pour fonctionner.
- 2.4.13 Une FDCA est en “mode arrêt” (ou “désactivée”) lorsqu’elle est empêchée de créer une commande de direction pour aider le conducteur.
- 2.4.14 Une FDCA est en “mode veille” lorsqu’elle est activée mais que toutes les conditions ne sont pas réunies pour qu’elle se déclenche (conditions de fonctionnement du système, action délibérée du conducteur). Dans ce mode, le système n’est pas prêt à créer une commande de direction pour aider le conducteur.
- 2.4.15 Une FDCA est en mode “mode actif” lorsqu’elle est activée et que les conditions sont réunies pour qu’elle se déclenche. Dans ce mode, le système commande la direction de manière continue ou discontinue, ou est prêt à créer une commande de direction pour aider le conducteur. ».

Paragraphe 5.1.6.1, modifier comme suit :

- « 5.1.6.1 Tout système de fonction de direction corrective (FDC) doit satisfaire aux prescriptions de l’annexe 6. ».

Ajouter de nouveaux paragraphes 5.1.6.1.1 à 5.1.6.1.4, ainsi conçus :

- « 5.1.6.1.1 Chaque intervention de la FDC doit être immédiatement indiquée au conducteur par un signal visuel qui s’affiche pendant au moins 1 s ou tant que dure l’intervention, la plus longue de ces deux périodes étant retenue.
- 5.1.6.1.2 Dans le cas d’une intervention de la FDC basée sur l’évaluation de la présence et de l’emplacement du marquage ou des limites de la voie, les prescriptions supplémentaires s’appliquent :
- 5.1.6.1.2.1 Dans le cas d’une intervention durant plus de :
- a) 10 s pour les véhicules des catégories M_1 et N_1 , ou
 - b) 30 s pour les véhicules des catégories M_2 , M_3 et N_2 , N_3 ,
- un signal d’avertissement sonore doit être émis jusqu’à la fin de l’intervention.
- 5.1.6.1.2.2 Dans le cas de deux interventions consécutives ou plus se produisant dans un intervalle glissant de 180 secondes et en l’absence d’action du conducteur sur la direction durant l’intervention, un signal d’avertissement sonore doit être émis par le système lors de la deuxième intervention et de toute autre intervention dans un intervalle glissant de 180 secondes. À partir de la troisième intervention (et lors des interventions suivantes), le signal sonore doit se poursuivre pendant au moins 10 secondes de plus que le signal d’avertissement précédent.

- 5.1.6.1.3 L'effort à la commande de direction nécessaire pour neutraliser le contrôle de la trajectoire exercé par le système ne doit pas être supérieur à 50 N dans toute la gamme de fonctionnement de la FDC.
- 5.1.6.1.4 Les prescriptions des paragraphes 5.1.6.1.1, 5.1.6.1.2 et 5.1.6.1.3 ci-dessus, qui dépendent de l'évaluation de la présence et de l'emplacement du marquage ou des limites de la voie, doivent être vérifiées conformément à l'essai ou aux essais pertinents décrits à l'annexe 8 du présent Règlement. ».

Ajouter de nouveaux paragraphes 5.4.1.2 et 5.4.1.3, ainsi conçus :

- « 5.4.1.2 Les signaux d'avertissement visuels doivent être visibles même à la lumière du jour et différenciables de tout autre dispositif d'alerte ; le bon état des voyants doit pouvoir être aisément vérifié par le conducteur depuis son siège ; la défaillance d'un des éléments des dispositifs d'avertissement ne doit pas nuire à l'efficacité du système de direction.
- 5.4.1.3 L'alerte sonore doit consister en un signal sonore continu ou intermittent ou en un message vocal. S'il s'agit d'un message vocal, le constructeur doit veiller à ce qu'il soit formulé dans la ou les langues du marché sur lequel le véhicule est commercialisé.

L'alerte sonore doit être facilement identifiée par le conducteur. ».

Le paragraphe 5.4.1.2 (ancien) devient le paragraphe 5.4.1.4.

Ajouter un nouveau paragraphe 5.6, ainsi conçu :

- « 5.6 Prescriptions applicables aux FDCA
Toute FDCA doit satisfaire aux prescriptions de l'annexe 6.
- 5.6.1 Prescriptions spéciales applicables aux FDCA de catégorie A
Toute FDCA de catégorie A doit satisfaire aux prescriptions suivantes.
- 5.6.1.1 Prescriptions générales
- 5.6.1.1.1 Le système ne doit fonctionner que jusqu'à une vitesse de 10 km/h (avec une tolérance de +2 km/h).
- 5.6.1.1.2 Le système ne doit s'activer qu'après une action délibérée du conducteur et si les conditions de son fonctionnement sont remplies (toutes les fonctions associées, freins, accélérateur, direction, caméra/radar/lidar etc., sont en état de marche).
- 5.6.1.1.3 Le système doit pouvoir être désactivé par le conducteur à tout moment.
- 5.6.1.1.4 Dans le cas où le système inclut le contrôle de l'accélérateur et/ou du freinage du véhicule, ce dernier doit être équipé d'un moyen de détecter les obstacles (par exemple d'autres véhicules ou des piétons) dans la zone de manœuvre et d'immobiliser immédiatement le véhicule pour éviter une collision*.

* Tant que des procédures d'essai uniformes n'auront pas été définies, le constructeur devra communiquer au service technique la documentation et les pièces justificatives démontrant la conformité avec ces prescriptions. Les renseignements communiqués doivent faire l'objet d'un examen et d'un accord entre le service technique et le constructeur.

- 5.6.1.1.5 Le conducteur doit être prévenu chaque fois que le système s'active. Toute désactivation de la fonction de contrôle doit produire une alerte brève mais distincte au conducteur soit par un signal visuel, soit par un signal sonore ou encore par un signal d'alerte tactile (sauf pour le signal sur la commande de direction lors des manœuvres de stationnement).

Pour le parcage télécommandé, les prescriptions relatives à l'avertissement du conducteur indiquées ci-dessus doivent être remplies par la présence d'un signal visuel au moins sur le dispositif de télécommande.

- 5.6.1.2 Prescriptions supplémentaires applicables au PTC
- 5.6.1.2.1 La manœuvre de stationnement doit être déclenchée par le conducteur mais contrôlée par le système. Une action directe sur la direction, l'accélération et le freinage au moyen de la télécommande ne doit pas être possible.
- 5.6.1.2.2 L'activation continue de la télécommande par le conducteur doit être nécessaire pendant toute la durée de la manœuvre de stationnement.
- 5.6.1.2.3 Si l'activation est interrompue ou si la distance entre le véhicule et la télécommande dépasse la portée indiquée du système de PTC (S_{PTCmax}) ou encore si le signal entre la télécommande et le véhicule s'interrompt, le véhicule doit s'immobiliser immédiatement
- 5.6.1.2.4 Si une porte du véhicule s'ouvre au cours de la manœuvre de stationnement, le véhicule doit s'immobiliser immédiatement.
- 5.6.1.2.5 Si le véhicule a atteint son emplacement de stationnement définitif, soit automatiquement soit par confirmation du conducteur, et que le contact est éteint, le système de frein de stationnement doit être automatiquement enclenché.
- 5.6.1.2.6 Si le véhicule s'immobilise au cours d'une manœuvre de stationnement, la fonction PTC doit empêcher sa remise en mouvement.
- 5.6.1.2.7 La portée indiquée du système de PTC ne doit pas dépasser 6 m.
- 5.6.1.2.8 Le système doit être conçu pour empêcher une activation ou un fonctionnement non autorisés des systèmes de parcage télécommandé, ainsi que les interventions dans le système.
- 5.6.1.3 Données concernant le système
- 5.6.1.3.1 Les données suivantes doivent être fournies au service technique, avec le dossier d'information visé à l'annexe 6 du présent Règlement au moment de l'homologation de type :
- 5.6.1.3.1.1 La valeur de la portée indiquée du système de PTC (S_{PTCmax}) ;
- 5.6.1.3.1.2 Les conditions dans lesquelles le système peut être activé, c'est-à-dire lorsque les conditions de son fonctionnement sont remplies ;
- 5.6.1.3.1.3 Pour les systèmes de PTC, le constructeur doit expliquer aux autorités techniques comment le système est protégé contre une activation non autorisée.
- 5.6.2 Prescriptions spéciales applicables aux FDCA de catégorie B1
- Toute FDCA de catégorie B1 doit satisfaire aux prescriptions suivantes dans le cadre des conditions limites.
- 5.6.2.1 Prescriptions générales
- 5.6.2.1.1 Le système activé doit à tout moment veiller à ce que le véhicule ne franchisse pas le marquage de la voie lorsque l'accélération latérale est inférieure à l'accélération latérale maximale indiquée par le constructeur ($a_{y_{smax}}$).
- Le système ne peut dépasser la valeur indiquée $a_{y_{smax}}$ de plus de $0,3 \text{ m/s}^2$, tout en n'excédant pas la valeur maximale indiquée dans le tableau au paragraphe 5.6.2.1.3 du présent Règlement.
- 5.6.2.1.2 Le véhicule doit être équipé d'un moyen permettant au conducteur d'activer (mode veille) et de désactiver (mode arrêt) le système. Il doit être possible de désactiver le système à tout moment par une simple action du conducteur.
- 5.6.2.1.3 Le système doit être conçu pour empêcher toute intervention excessive de la commande de direction afin que le conducteur puisse en garder la maîtrise et pour éviter tout comportement imprévu du véhicule. Il doit être satisfait pour cela aux prescriptions suivantes :

- a) L'effort à la commande de direction nécessaire pour neutraliser le contrôle exercé par le système ne doit pas être supérieur à 50 N ;
- b) L'accélération latérale maximale indiquée $a_{y_{\max}}$ doit se situer dans les limites définies dans le tableau suivant :

Pour les véhicules des catégories M_1 et N_1

| Plage de vitesses | 10-60 km/h | >60-100 km/h | >100-130 km/h | >130 km/h |
|--|--------------------|----------------------|----------------------|----------------------|
| Valeur maximale de l'accélération latérale maximale indiquée | 3 m/s ² | 3 m/s ² | 3 m/s ² | 3 m/s ² |
| Valeur minimale de l'accélération latérale maximale indiquée | 0 m/s ² | 0,5 m/s ² | 0,8 m/s ² | 0,3 m/s ² |

Pour les véhicules des catégories M_2 , M_3 , N_2 et N_3

| Plage de vitesses | 10-30 km/h | >30-60 km/h | >60 km/h | |
|--|----------------------|----------------------|----------------------|--|
| Valeur maximale de l'accélération latérale maximale indiquée | 2,5 m/s ² | 2,5 m/s ² | 2,5 m/s ² | |
| Valeur minimale de l'accélération latérale maximale indiquée | 0 m/s ² | 0,3 m/s ² | 0,5 m/s ² | |

- c) La moyenne mobile, sur une durée d'une demi-seconde, de l'à-coup latéral produit par le système ne doit pas être supérieure à 5 m/s³.

5.6.2.1.4 Les prescriptions des paragraphes 5.6.2.1.1 et 5.6.2.1.3 doivent être vérifiées conformément à l'essai ou aux essais pertinents décrits à l'annexe 8 du présent Règlement.

5.6.2.2 Fonctionnement des FDCA de catégorie B1

5.6.2.2.1 Si le système est actif, le conducteur doit en être informé par un signal visuel.

5.6.2.2.2 Lorsque le système est en mode veille, le conducteur doit en être informé par un signal visuel.

5.6.2.2.3 Lorsque le système atteint les conditions limites visées au paragraphe 5.6.2.3.1.1 du présent Règlement (par exemple, l'accélération latérale maximale indiquée $a_{y_{\max}}$), en l'absence de toute action du conducteur sur la commande de direction et lorsqu'une roue avant du véhicule franchit le marquage de la voie, le système doit continuer à fournir une assistance et informer clairement le conducteur de son état par un signal visuel ainsi que par un signal sonore ou haptique.

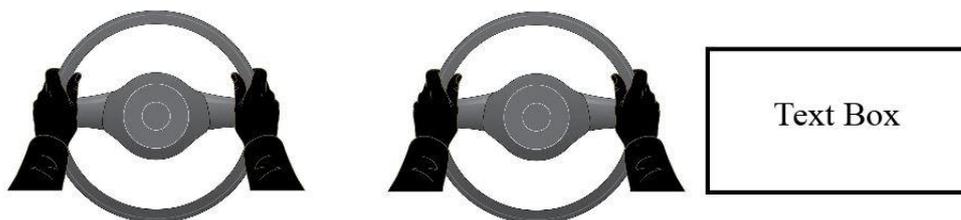
Pour les véhicules des catégories M_2 , M_3 , N_2 et N_3 , cette prescription est considérée comme étant satisfaite si le véhicule est équipé d'un système d'avertissement de franchissement de ligne (SAFL) satisfaisant aux prescriptions techniques du Règlement n° 130.

5.6.2.2.4 Une défaillance du système doit être signalée au conducteur au moyen d'un signal d'avertissement optique. Toutefois, lorsque le système est désactivé manuellement par le conducteur, l'indication du mode de défaillance peut être neutralisée.

5.6.2.2.5 Lorsque le système est actif et dans la plage de vitesse comprise entre 10 km/h ou V_{\min} , la valeur la plus élevée étant retenue, et V_{\max} , il doit disposer d'un moyen de détecter que le conducteur tient la commande de direction.

Si, après une durée n'excédant pas 15 secondes, le conducteur ne tient pas la commande de direction, un signal d'avertissement visuel doit être émis. Ce signal peut-être le même que celui qui est décrit plus bas.

Le signal d'avertissement visuel doit indiquer au conducteur de placer ses mains sur la commande de direction. Il doit consister en une information graphique représentant les mains et le volant et il peut être accompagné d'un texte explicatif supplémentaire ou de symboles d'avertissement – voir les exemples ci-dessous :



Exemple 1.

Exemple 2.

Si, après une durée n'excédant pas 30 secondes, le conducteur ne tient pas la commande de direction, au moins les mains ou le volant représentés doivent apparaître en rouge dans l'information graphique pour l'avertir visuellement et un signal d'avertissement sonore peut également être émis.

Ces signaux doivent rester actifs jusqu'à ce que le conducteur reprenne la commande de direction en main ou que le système soit désactivé, manuellement ou automatiquement.

Le système doit être automatiquement désactivé au plus tard 30 s après le début du signal d'avertissement sonore. Une fois qu'il est désactivé, le système doit en informer clairement le conducteur par un signal d'alerte sonore différent des signaux sonores émis auparavant, pendant au moins cinq secondes ou jusqu'à ce que le conducteur ait repris la commande de direction en main.

Les prescriptions ci-dessus doivent être vérifiées conformément à l'essai ou aux essais pertinents décrits à l'annexe 8 du présent Règlement.

- 5.6.2.2.6 Sauf indication contraire, les signaux visuels décrits au paragraphe 5.6.2.2 doivent tous avoir des formes différentes (symbole, couleur, clignotement, texte).
- 5.6.2.3 Données d'information du système
- 5.6.2.3.1 Les données suivantes doivent être fournies au service technique, avec le dossier d'information visé à l'annexe 6 du présent Règlement au moment de l'homologation de type :
- 5.6.2.3.1.1 Les conditions dans lesquelles le système peut être activé et les limites de fonctionnement (conditions limites). Le constructeur du véhicule doit fournir les valeurs de V_{smax} , V_{smin} et a_{ysmax} pour chaque plage de vitesse mentionnée dans le tableau du paragraphe 5.6.2.1.3 du présent Règlement ;
- 5.6.2.3.1.2 Des informations concernant la manière dont le système détecte que le conducteur a la commande de direction en main. ».

Ajouter un nouveau paragraphe 12, ainsi conçu :

- « 12. Dispositions transitoires
- 12.1 À compter de la date officielle d'entrée en vigueur de la série 02 d'amendements, aucune Partie contractante appliquant le présent Règlement ne pourra refuser d'accorder ou d'accepter une homologation de type en vertu du présent Règlement tel que modifié par la série 02 d'amendements.
- 12.2 À compter du 1^{er} avril 2018, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne pourront accorder d'homologation de type que si le type du véhicule à homologuer satisfait aux prescriptions dudit Règlement tel que modifié par la série 02 d'amendements.

- 12.3 À compter du 1^{er} avril 2021, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne seront pas tenues d'accepter, aux fins d'une homologation nationale ou régionale, un type de véhicule homologué conformément à la précédente série d'amendements au présent Règlement.
- 12.4 Les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne pourront refuser d'accorder des extensions pour les homologations de types existants accordées conformément à la précédente série d'amendements au présent Règlement.
- 12.5 Nonobstant le paragraphe 12.3, les homologations de type accordées au titre des précédentes séries d'amendements au Règlement qui ne sont pas concernés par la série 02 d'amendements restent valides et les Parties contractantes appliquant le présent Règlement doivent continuer à les accepter.
- 12.6 Par dérogation au paragraphe 12.2, jusqu'au 1^{er} avril 2020, des homologations de type pourront être accordées à de nouveaux types de véhicules ne respectant pas la couleur rouge pour les signaux d'avertissement que les mains ne sont pas sur le volant prescrits au paragraphe 5.6.2.2.5, ou dont les affichages multi-informations du tableau de bord ne sont pas capables d'émettre des signaux d'avertissement rouges ou d'utiliser des témoins autonomes seulement. ».

Annexe 2, modifier les dispositions relatives au marquage correspondant à la série 02 d'amendements : *Remplacer* « 01 » *par* « 02 » (5 fois)

Ajouter une nouvelle annexe 8, ainsi conçue :

« Annexe 8

Prescriptions d'essai relatives aux fonctions de direction corrective et de direction à commande automatique

1. Dispositions générales

Les véhicules équipés de FDC et/ou de FDCA doivent satisfaire aux prescriptions d'essai appropriées de la présente annexe.
2. Conditions d'essai

Les essais doivent se dérouler sur une chaussée plane et sèche en bitume ou en béton offrant une bonne adhérence. La température ambiante doit être comprise entre 0° C et 45° C.

 - 2.1 Marquage des voies

Le marquage des voies sur la route utilisée pour les essais doit être conforme aux prescriptions de l'annexe 3 du Règlement n° 130. Le marquage doit être en bon état et d'un matériau se conformant à la norme relative au marquage visible des voies. La configuration du marquage utilisé pour les essais doit être consignée dans le procès-verbal d'essai.

Pour les besoins des essais de la présente annexe, la largeur de la voie doit être au minimum de 3,5 m.

L'essai doit être exécuté dans des conditions de visibilité qui assurent une conduite sûre à la vitesse d'essai requise.

Le constructeur doit démontrer, documents à l'appui, la conformité avec tous les autres marquages des voies qui figurent dans l'annexe 3 du Règlement n° 130. Tous les documents utilisés à cet effet doivent être joints au procès-verbal d'essai.
 - 2.2 Tolérances

Toutes les vitesses du véhicule spécifiées pour les essais décrits dans la présente annexe doivent être respectées avec une tolérance de ± 2 km/h.

- 2.3 État du véhicule
- 2.3.1 Masse d'essai
- Le véhicule doit être soumis à essai dans un état de charge convenu entre le constructeur et le service technique. Aucune modification ne doit être apportée à la charge une fois que l'essai a commencé. Le constructeur doit démontrer, documents à l'appui, que le système fonctionne dans tous les états de charge.
- 2.3.2 Le véhicule doit être soumis à l'essai avec des pneumatiques gonflés à la pression recommandée par le constructeur.
- 2.4 Accélération latérale
- La position représentant le centre de gravité, à laquelle il faut mesurer l'accélération latérale, doit être déterminée d'un commun accord entre le constructeur et le service technique. Cette position doit être consignée dans le procès-verbal d'essai.
- On doit mesurer l'accélération latérale sans tenir compte des effets additionnels dus aux mouvements de la carrosserie (par exemple le roulis de la masse suspendue).
3. Procédures d'essai
- 3.1 Essais de la fonction de direction corrective (FDC)
- L'essai suivant s'applique à la fonction de direction corrective définie à l'alinéa c) de la définition de la FDC au paragraphe 2.3.4.2 du présent Règlement.
- 3.1.1 Essai d'alerte de la FDC
- 3.1.1.1 Le véhicule doit être conduit avec FDC activée sur une route comportant des marquages de chaque côté de la voie. Dans le cas d'un système dont les interventions sont uniquement basées sur l'évaluation de la présence et de l'emplacement du marquage ou des limites de la voie, le véhicule doit être conduit sur une route délimitée de la manière indiquée par le constructeur (par exemple par des bords).
- Les conditions d'essai et la vitesse d'essai du véhicule doivent être dans la plage de fonctionnement du système.
- Lors de l'essai, il faut enregistrer la durée des interventions de la FDC ainsi que celles des signaux d'avertissement visuels et sonores.
- Dans le cas décrit au paragraphe 5.1.6.1.2.1 du présent Règlement, le véhicule doit être conduit de telle manière que ses tentatives de quitter sa voie provoquant des interventions de la FDC ne durent pas plus de 10 s (pour les véhicules des catégories M₁, N₁) ou 30 s (pour ceux des catégories M₂, M₃, N₂ et N₃). Si un tel essai n'est pas possible en pratique, en raison par exemple des limites des centres d'essai, cette prescription peut, avec l'accord de l'autorité d'homologation de type, être remplie à l'aide de documents.
- Les prescriptions d'essai sont satisfaites si :
- a) L'avertissement sonore est émis au plus tard 10 s (pour les véhicules des catégories M₁, N₁) ou 30 s (pour ceux des catégories M₂, M₃, N₂ et N₃) après le début de l'intervention.
- Dans le cas décrit au paragraphe 5.1.6.1.2.2 du présent Règlement, le véhicule doit être conduit de telle manière que ses tentatives de quitter sa voie provoquent au moins trois interventions du système dans un intervalle glissant de 180 s.
- Les prescriptions d'essai sont satisfaites si :
- a) Un signal d'avertissement visuel est émis pour chaque intervention, aussi longtemps qu'elle se poursuit ; et

- b) Un signal d'avertissement sonore est émis lors de la deuxième et de la troisième intervention ; et
 - c) Le signal d'avertissement sonore émis lors de la troisième intervention est plus long d'au moins 10 s que celui de la deuxième intervention.
- 3.1.1.2 En outre, le constructeur doit démontrer à la satisfaction du service technique que les prescriptions énoncées aux paragraphes 5.1.6.1.1 et 5.1.6.1.2 sont satisfaites dans toute la gamme de fonctionnement de la FDC. Cela peut se faire sur la base de documents appropriés joints au procès-verbal d'essai.
- 3.1.2 Essai de force de neutralisation
- 3.1.2.1 Le véhicule doit être conduit avec la FDC activée sur une route comportant des marquages de chaque côté de la voie.
- Les conditions d'essai et la vitesse d'essai du véhicule doivent être dans la plage de fonctionnement du système.
- Le véhicule doit être conduit de telle manière que ses tentatives de quitter sa voie provoque l'intervention de la FDC. Lors de l'intervention, le conducteur doit appliquer une force sur la commande de direction pour neutraliser l'intervention.
- La force appliquée par le conducteur sur la commande de direction doit être enregistrée.
- 3.1.2.2 Les prescriptions d'essai sont satisfaites si la force appliquée par le conducteur sur la commande de direction pour neutraliser l'intervention ne dépasse pas 50 N.
- 3.1.2.3 En outre, le constructeur doit démontrer à la satisfaction du service technique que les prescriptions énoncées au paragraphe 5.1.6.1.3 sont satisfaites dans toute la gamme de fonctionnement de la FDC. Cela peut se faire sur la base de documents appropriés joints au procès-verbal d'essai.
- 3.2 Essais applicables aux FDCA de catégorie B1
- 3.2.1 Essai fonctionnel de maintien dans la voie
- 3.2.1.1 La vitesse du véhicule doit être maintenue dans la plage comprise entre V_{min} et V_{max} .
- L'essai doit être exécuté séparément pour chaque plage de vitesse indiquée au paragraphe 5.6.2.1.3 du présent Règlement ou dans des plages de vitesses contiguës ayant la même valeur $a_{y_{\text{max}}}$.
- Le véhicule doit être conduit, sans que le conducteur n'exerce de pression sur la commande de direction (par exemple, en ôtant ses mains du volant), à une vitesse constante sur une piste incurvée comportant des marquages de voie de chaque côté.
- L'accélération latérale nécessaire pour suivre la courbe doit se situer entre 80 et 90 % de l'accélération latérale maximale indiquée par le constructeur ($a_{y_{\text{max}}}$).
- L'accélération latérale et l'à-coup latéral doivent être enregistrés pendant l'essai.
- 3.2.1.2 Les prescriptions d'essai sont satisfaites si :
- Le véhicule ne franchit aucun marquage de voie.
- La moyenne mobile, sur une durée d'une demi-seconde, de l'à-coup latéral ne dépasse pas 5 m/s³.

- 3.2.1.3 Le constructeur doit démontrer à la satisfaction du service technique que les prescriptions sont satisfaites dans toute la gamme des accélérations latérales et des vitesses. Cela peut se faire sur la base de documents appropriés joints au procès-verbal d'essai.
- 3.2.2 Essai d'accélération latérale maximale
- 3.2.2.1 La vitesse du véhicule doit être maintenue dans la plage comprise entre V_{min} et V_{max} .
- L'essai doit être exécuté séparément pour chaque plage de vitesse indiquée au paragraphe 5.6.2.1.3 du présent Règlement ou dans des plages de vitesses contiguës ayant la même valeur $a_{y_{\text{max}}}$.
- Le véhicule doit être conduit sans que le conducteur n'exerce aucune pression sur la commande de direction (par exemple, en ôtant ses mains du volant), à une vitesse constante sur une piste incurvée comportant des marquages de voie de chaque côté.
- Le service technique définit une vitesse d'essai et un rayon susceptibles de provoquer une accélération supérieure à $a_{y_{\text{max}}} + 0,3 \text{ m/s}^2$ (par exemple, en conduisant à une vitesse plus élevée dans un virage ayant un rayon donné).
- L'accélération latérale et l'à-coup latéral doivent être enregistrés pendant l'essai.
- 3.2.2.2 Les prescriptions d'essai sont satisfaites si :
- L'accélération enregistrée est dans les limites spécifiées au paragraphe 5.6.2.1.3 du présent Règlement.
- La moyenne mobile, sur une durée d'une demi-seconde, de l'à-coup latéral ne dépasse pas 5 m/s^3 .
- 3.2.3 Essai de force de neutralisation
- 3.2.3.1 La vitesse du véhicule doit être maintenue dans la plage comprise entre V_{min} et V_{max} .
- Le véhicule doit être conduit sans que le conducteur n'exerce aucune pression sur la commande de direction (par exemple, en ôtant ses mains du volant), à une vitesse constante sur une piste incurvée comportant des marquages de voie de chaque côté.
- L'accélération latérale nécessaire pour suivre la courbe doit se situer entre 80 et 90 % de la valeur minimale indiquée dans le tableau du paragraphe 5.6.2.1.3 du présent Règlement.
- Le conducteur doit alors exercer une pression sur la commande de direction pour neutraliser l'intervention du système et quitter la voie.
- La pression exercée par le conducteur sur la commande de direction au cours de la manœuvre de neutralisation doit être enregistrée.
- 3.2.3.2 Les prescriptions d'essai sont satisfaites si la pression exercée par le conducteur sur la commande de direction au cours de la manœuvre de neutralisation est inférieure à 50 N.
- Le constructeur doit démontrer, documents à l'appui, que cette condition est remplie dans toute la plage de fonctionnement de la FDCA.
- 3.2.4 Essai de transition ; examen pratique
- 3.2.4.1 Le véhicule doit être conduit avec la FDCA activée à une vitesse d'essai comprise entre $V_{\text{min}} + 10 \text{ km/h}$ et $V_{\text{min}} + 20 \text{ km/h}$ sur une piste comportant des marquages de voie de chaque côté.

Le conducteur doit relâcher la commande de direction et continuer à conduire jusqu'à ce que la FDCA soit désactivée par le système. La piste doit être choisie de façon à permettre la conduite avec la FDCA activée pendant au moins 65 s sans aucune intervention du conducteur.

L'essai doit être répété avec une vitesse comprise entre $V_{\text{smax}} - 20$ km/h et $V_{\text{smax}} - 10$ km/h ou à 130 km/h, la valeur la plus faible étant retenue.

En outre, le constructeur doit démontrer à la satisfaction du service technique que les prescriptions sont satisfaites dans toute la gamme des vitesses. Cela peut se faire sur la base de documents appropriés joints au procès-verbal d'essai.

3.2.4.2 Les prescriptions d'essai sont satisfaites si :

Le signal d'avertissement visuel est émis au plus tard 15 s après que la commande de direction a été relâchée et qu'il persiste jusqu'à désactivation de la FDCA.

Le signal d'avertissement sonore est émis au plus tard 30 s après que la commande de direction a été relâchée et qu'il persiste jusqu'à désactivation de la FDCA.

La FDCA est désactivée au plus tard 30 s après le début du signal sonore, avec un signal d'alerte d'au moins 5 s, différent du signal d'avertissement sonore précédent. ».
