



---

**Commission économique pour l'Europe****Comité des transports intérieurs****Soixante-dix-neuvième session**

Genève, 21-24 février 2017

Point 5 b) de l'ordre du jour provisoire

**Questions stratégiques à caractère modal et thématique :**  
**Harmonisation des Règlements concernant les véhicules****Dernières évolutions dans le domaine des Règlements  
concernant les véhicules****Note du secrétariat***Résumé*

Les travaux menés dans le cadre du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) ont permis de continuer à renforcer la sécurité des véhicules et la protection de l'environnement, en élaborant nombre de nouvelles règles et nouveaux règlements concernant les véhicules, annexés aux Accords de 1958, 1997 et 1998, et de nouveaux amendements aux règles et règlements existants.

Parmi les principaux sujets traités, on peut citer l'intégration dans le cadre réglementaire de prescriptions relatives aux fonctions de conduite automatisée/autonome, notamment dans des domaines tels que la cybersécurité et la protection des données, la troisième révision de l'Accord de 1958 qui comprend la création, à la CEE, d'une base de données pour l'échange d'informations concernant l'homologation de type (DETA), le renforcement de l'application de l'Accord de 1998 et la reprise des contrôles techniques périodiques au titre de l'Accord de 1997.

Le Comité des transports intérieurs **est invité** à :

- **Approuver** les activités énumérées dans le présent document ;
- **Renouveler** son adhésion à l'hébergement de la DETA par la CEE ;
- **Demander** que la DETA soit financée par le budget de l'ONU ; et
- **Solliciter** l'appui des États membres dans le cadre du processus lié aux incidences sur le budget-programme.



## **I. Renforcement de la sécurité des véhicules et de la protection de l'environnement**

1. En 2016, sont entrés en vigueur trois nouveaux Règlements ONU concernant les véhicules<sup>1</sup>, destinés à en améliorer la sécurité et la performance environnementale, et ont été adoptés cinq nouveaux Règlements ONU. On trouvera en annexe la liste de ces nouveaux Règlements.
2. Du fait de la simplification des Règlements ONU concernant l'éclairage et la signalisation lumineuses, le WP.29 a commencé par adopter la résolution d'ensemble 5 (R.E.5) concernant les sources lumineuses, qui regroupe dans un texte unique l'ensemble des prescriptions relatives aux sources lumineuses qui étaient précédemment réparties dans trois Règlements distincts.
3. Les Règlements ONU existants ont également été mis à jour, avec l'adoption de 89 amendements visant à les adapter aux récentes évolutions technologiques et imposant des prescriptions plus strictes destinées à améliorer tant la sécurité des véhicules que leur performance environnementale. Entre autres, en juin 2016, le WP.29 a adopté un amendement au Règlement ONU n° 127 sur les dispositifs améliorés de retenue pour enfants, annexé à l'Accord de 1958, qui introduit la notion de dispositifs de retenue pour enfants de classe non intégrale, en vertu de laquelle il est possible de coupler un dispositif amélioré de retenue au système de retenue dont est équipé le véhicule (ceinture de sécurité) et ainsi maintenir un degré élevé de protection de l'enfant.
4. En novembre 2016, l'adoption par le WP.29 de deux nouveaux Règlements techniques mondiaux (RTM) et d'un amendement à un RTM a couronné plusieurs années de travaux consacrés à l'élaboration de ces textes. On trouvera la liste de ces nouveaux RTM en annexe.

## **II. Véhicules automatisés/autonomes**

5. Le WP.29 a également poursuivi en 2016 ses activités en vue d'élaborer des prescriptions applicables aux systèmes intelligents pour véhicules et aux systèmes d'aide à la conduite pour les véhicules automatisés et, partant, pour ouvrir la voie aux futurs véhicules autonomes. Le Groupe de travail informel des systèmes de transport intelligents et des systèmes de conduite autonome du WP.29 a axé ses activités sur les points suivants :
  - Élaboration d'une proposition de définition harmonisée des technologies de conduite automatisée ;
  - Détermination des éléments à traiter lors de la mise en place de règlements harmonisés à l'échelle internationale concernant les technologies de conduite automatisée qui offrent aux conducteurs des fonctionnalités plus avancées en la matière ; et
  - Élaboration d'une proposition concernant l'instauration de principes directeurs généraux harmonisés relatifs à la sécurité et à la sûreté électroniques des véhicules automobiles.
6. Le Groupe de travail en matière de roulement et de freinage (GRRF), organe subsidiaire du WP.29 s'occupant de la sécurité active, a mené à bien ses travaux sur les premières modifications du Règlement n° 79 (Équipement de direction). Parmi les

---

<sup>1</sup> Annexés à l'Accord de 1958.

modifications apportées, on peut citer l'ajout de dispositions concernant les fonctions de conduite commandées automatiquement assorties de prescriptions de sécurité et les procédures d'essai applicables aux systèmes d'aide au maintien dans la voie, aux fonctions de direction corrective et aux systèmes d'aide au stationnement. Ces amendements constituent un premier pas sur la voie d'un Règlement relatif aux véhicules automatisés.

### **III. Actualisation de l'Accord de 1958 et base de données pour l'échange d'informations concernant l'homologation de type (DETA)**

7. Les débats tenus dans le cadre du WP.29 concernant la révision 3 de l'Accord de 1958 sur les homologations de type des véhicules et des pièces et composants se sont achevés et les Parties contractantes sont parvenues à une position commune à la session de juin du Forum mondial. Cette future modification vise à favoriser une plus large participation des pays émergents et des organisations régionales d'intégration économique aux activités du WP.29 et à accroître le nombre de Parties contractantes à l'Accord.

8. La révision 3 de l'Accord de 1958 vise donc principalement à :

a) Ajouter de nouvelles dispositions applicables à l'homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule (IWVTA) ;

b) Permettre aux Parties contractantes d'accorder des homologations de type au titre de précédentes versions de Règlements annexés à l'Accord de 1958 ;

c) Mettre en place, à la CEE, une base de données pour l'échange d'informations concernant l'homologation de type (DETA), permettant à toutes les Parties contractantes à l'Accord d'échanger par voie électronique des documents aux fins d'homologation de type (voir par. 11 ci-dessous) ;

d) Modifier les modalités actuelles de vote (majorité des deux tiers) régissant l'adoption de nouveaux Règlements ONU ou d'amendements à des Règlements existants ; et

e) Passer en revue et renforcer les dispositions actuelles dans le but d'améliorer les modalités et la fiabilité des procédures d'homologation de type ainsi que les conditions de leur reconnaissance réciproque (évaluation des procédures d'assurance de la qualité, procédures de certification et de contrôle de la conformité de la production, tâches, responsabilités et compétences des parties en présence et aspects liés à l'application, s'agissant notamment de la surveillance des marchés et des mesures de sauvegarde).

9. La révision 3 de l'Accord de 1958 devrait entrer en vigueur en août 2017.

10. En tant que base de données accessible en ligne, la DETA donnera accès à toutes les homologations de type concernant l'ensemble du véhicule, ses pièces et composants, et servira donc de squelette au régime de l'IWVTA en matière d'information. En outre, avec l'introduction de l'identifiant unique, sur lequel repose le processus de simplification des Règlements ONU, le lien entre le produit et son homologation de type ne pourrait se faire que sur la base des renseignements enregistrés dans la base de données DETA. La Déclaration de conformité, générée à partir des données de cette base, permettrait en effet d'établir un lien explicite entre un véhicule donné et les homologations de type correspondantes. Dans la plupart des États membres de la CEE, la détention des documents liés à la Déclaration de conformité constitue la condition préalable à la première immatriculation d'un véhicule. En outre, puisqu'on dispose, par l'intermédiaire de la DETA, d'un lien direct avec chaque véhicule enregistré, il serait aisé de recenser les véhicules présentant des irrégularités, par exemple en ce qui concerne leur degré d'émissions. Ce qui précède montre bien qu'il est nécessaire et judicieux que la CEE mette

la DETA à disposition des Parties contractantes. Cela atteste également un lien direct avec le Programme à l'horizon 2030, ainsi qu'avec la mise en œuvre opérationnelle de l'Accord de Paris conclu en décembre 2015.

11. Aux fins de l'hébergement de la DETA par la CEE, le secrétariat a envisagé plusieurs options financières, dont les partenariats public-privé, les contributions extrabudgétaires ou encore les modèles payants. Les États membres ont toutefois choisi de faire financer ce projet au titre du budget ordinaire de la CEE.

12. En application de la décision prise par le Comité des transports intérieurs de financer l'hébergement de la DETA au moyen du budget ordinaire de la CEE (ECE/TRANS/254, par. 65), la Division des transports durables a lancé ce processus budgétaire. Néanmoins, en raison des coupes budgétaires attendues, il a été jugé qu'il n'était pas possible de financer la création et l'hébergement de la DETA au titre du budget biennal ordinaire de la CEE.

13. Comme solution de rechange, il est suggéré de demander, dans le budget-programme, l'octroi, au titre du budget ordinaire, de crédits supplémentaires destinés à la création et l'hébergement de la DETA, compte tenu de la décision de créer cette base sous les auspices de la CEE. Cette inscription au budget-programme nécessiterait l'engagement ferme des Parties contractantes, sachant que la prise de décisions budgétaires est un processus fastidieux qui est tributaire de l'appui des États membres, à Genève comme à New York.

14. À sa 170<sup>e</sup> session, le WP.29 a réaffirmé sa décision selon laquelle la DETA devrait être hébergée par la CEE. Il a prié le secrétariat de prendre les mesures requises pour obtenir les ressources additionnelles nécessaires au titre du budget ordinaire de l'Organisation des Nations Unies afin de financer cette nouvelle activité.

#### **IV. Renforcement de l'application de l'Accord de 1998**

15. Les débats ayant trait au renforcement de l'application de l'Accord de 1998 se sont achevés sur l'élaboration de la résolution spéciale R.S.2, adoptée à la session de juin 2016 du WP.29. Cette résolution prévoit une approche plus stratégique des activités conduites dans le cadre de l'Accord de 1998 et vise à garantir une plus grande transparence. Le secrétariat a déjà commencé d'agir en améliorant l'ergonomie du site Web du WP.29 ainsi qu'en proposant des amendements au Règlement intérieur du Forum mondial, en vue de simplifier les modalités de participation des organisations non gouvernementales, des universitaires et des représentants de la société civile aux sessions du WP.29.

#### **V. Reprise des contrôles techniques périodiques**

16. Certaines mises à jour des Règles annexées à l'Accord de 1997 prévoient d'étendre la portée aux véhicules automobiles de moins de 3,5 tonnes, aux voitures particulières et aux utilitaires légers, et d'introduire des prescriptions d'essai concernant les systèmes de sécurité à commande électronique, ou encore de classer les défauts clairement en fonction de leur gravité. Pour que ces amendements prennent effet à une date cohérente par rapport à l'entrée en vigueur de prescriptions analogues dans d'autres cadres réglementaires, il a été envisagé de les adopter à la session à venir du WP.29, en 2017.

17. Les experts du groupe de travail informel des contrôles techniques périodiques ont élaboré d'autres dispositions visant à renforcer la qualité et le fonctionnement des systèmes de contrôle technique périodique, notamment des prescriptions applicables au matériel d'essai, aux compétences et à la formation du personnel procédant aux contrôles ainsi qu'à l'administration des centres de contrôle technique.

## **VI. Des véhicules sûrs pour renforcer la sécurité routière – proposition d’engagement volontaire de la part de l’industrie automobile**

18. À l’initiative conjointe de la CEE et de l’Envoyé spécial du Secrétaire général pour la sécurité routière, un ensemble de Règlements ONU minimums intéressant la sécurité des véhicules a été établi. Ces Règlements constituent le fondement d’une proposition d’engagement volontaire de la part de l’industrie automobile ; sur cette base, les nouveaux véhicules vendus disposeraient d’un niveau de sécurité acceptable, ce qui préparerait le terrain pour une amélioration de la sécurité routière en vue de la réalisation de l’objectif de développement durable n° 3.

## Annexe

### **I. Liste des nouveaux Règlements concernant les véhicules entrés en vigueur en 2016**

- Règlement ONU n° 136 relatif aux deux roues à propulsion électrique, véhicules électriques de la catégorie L (EV-L), adopté à la session de juin 2015 du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29), qui prévoit des exigences en matière de sécurité concernant les systèmes de stockage de l'énergie électrique des véhicules EV-L ;
- Règlement ONU n° 137 relatif au choc frontal, l'accent étant mis sur les dispositifs de retenue, adopté à la session de novembre 2015 du WP.29, qui prévoit des exigences de sécurité plus strictes en cas de choc frontal de tout l'avant du véhicule contre une glissière de sécurité ;
- Règlement ONU n° 138 relatif aux véhicules à moteur silencieux, adopté à la session de mars 2016 du WP.29, qui prévoit des niveaux d'émission sonore spécifiques applicables aux véhicules électriques ou hybrides à l'arrêt ou se déplaçant à faible vitesse.

### **II. Liste des nouveaux Règlements concernant les véhicules adoptés en 2016**

- Règlement ONU relatif aux systèmes d'assistance au freinage d'urgence, adopté à la session de juin 2016 du WP.29, qui prévoit, en cas de freinage d'urgence, des exigences renforcées en matière de fonctionnement applicable aux systèmes de freinage ;
- Règlement ONU relatif aux systèmes électroniques de contrôle de la stabilité, adopté à la session de juin 2016 du WP.29, qui dissocie les prescriptions relatives à ces systèmes des prescriptions fondamentales en matière de freinage applicables aux véhicules utilitaires légers qui sont visées par le Règlement ONU n° 13H ;
- Règlement ONU relatif aux systèmes de surveillance de la pression des pneumatiques, adopté à la session de juin 2016 du WP.29, dans lequel sont énoncées les principales exigences fonctionnelles applicables à ces systèmes afin de renforcer la sécurité routière et de réduire les émissions de CO<sub>2</sub> des utilitaires légers ;
- Règlement ONU relatif aux systèmes d'adaptation des moteurs de véhicules utilitaires lourds à la bicarburation, adopté à la session de novembre 2016 du WP.29, dans lequel sont arrêtées les exigences fonctionnelles applicables à ces systèmes dans le cadre du passage à des véhicules de transport routier plus propres fonctionnant au gaz de pétrole liquéfié (GPL), au gaz naturel comprimé (GNC) ou au gaz naturel liquéfié (GNL) en remplacement du diesel.

### **III. Liste des nouveaux Règlements techniques mondiaux adoptés et entrés en vigueur en 2016**

- Règlement technique mondial n° 17 relatif aux émissions de gaz de carter des deux et trois roues à propulsion, adopté à la session de novembre 2016 du WP.29, par lequel sont mises en place des procédures d'essai harmonisées permettant de

mesurer les émissions de gaz de carter et les émissions par évaporation et, par la suite, de limiter l'émission de carburant imbrûlé, qui est toxique par nature ;

- Règlement technique mondial n° 18 relatif aux systèmes d'autodiagnostic (OBD) des deux et trois roues à propulsion, adopté à la session de novembre 2016 du WP.29, par lequel sont instaurées des prescriptions d'autodiagnostic applicables à « l'infrastructure » à bord des véhicules automobiles visés par le RTM en question (déterminant, entre autres, le matériel et les logiciels employés, conçus de manière neutre du point de vue des technologies, et les prescriptions harmonisées applicables aux essais de vérification de l'efficacité du système OBD, du point de vue de l'environnement) ; et
  - Amendements au Règlement technique mondial n° 16 (Pneumatiques).
-