



## Commission économique pour l'Europe

### Comité des transports intérieurs

#### Quatre-vingt-deuxième session

Genève, 25-28 février 2020

Point 4 i) de l'ordre du jour provisoire

#### Questions stratégiques à caractère modal et thématique :

#### Harmonisation des Règlements concernant les véhicules

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

### Note du secrétariat\*

#### Résumé

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

L'élaboration du Document-cadre sur les véhicules automatisés/autonomes et sa mise en œuvre, principalement par le Groupe de travail des véhicules autonomes ou automatisés, la base de données pour l'échange d'informations concernant l'homologation de type (DETA) de la Commission économique pour l'Europe, l'application de l'Accord de 1998 et les inspections techniques périodiques en application de l'Accord de 1997 ont été des éléments importants des travaux menés.

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

- **Approuver** les activités énumérées dans le présent document ;
- **Approuver** l'établissement du Document-cadre sur les véhicules automatisés/autonomes et sa mise en œuvre principalement par le Groupe de travail des véhicules automatisés/autonomes et connectés (GRVA) ;
- **Prendre note** de la limite de trois jours imposée pour la 179<sup>e</sup> session du WP.29 en raison de la crise financière ;
- **Envisager** d'héberger la DETA à la CEE et à demander que la DETA soit financée au titre du budget ordinaire de l'Organisation des Nations Unies ou au moyen de contributions volontaires de Parties contractantes.

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



## I. Automatisation des véhicules

1. À la suite de la restructuration du WP.29 en juin 2018, en application de la décision n° 19 du CTI (2018), et de la création du Groupe de travail des véhicules automatisés/autonomes et connectés (GRVA), le WP.29 a établi le Document-cadre sur les véhicules automatisés/autonomes (ECE/TRANS/WP.29/2019/34/Rev.1). Ce document porte sur la sécurité et la sûreté des véhicules automatisés/autonomes des niveaux 3 et supérieurs. Il tend à promouvoir l'élaboration de dispositions axées sur les résultats et technologiquement neutres, qui représentent les technologies les plus avancées sans toutefois restreindre l'innovation future. Ces dispositions techniques devraient être établies de sorte à ne pas être spécifiques à l'un quelconque des trois accords administrés par le WP.29 et ainsi se prêter à l'élaboration de Règlements à annexer à ces instruments, voire à l'élaboration de lignes directrices. Le Document-cadre définit des perspectives en matière de sécurité concernant les véhicules automatisés et il comprend une liste de principes communs qui portent notamment sur la sécurité du système, la réactivité en situation d'urgence, la fonction de détection d'objets et d'événements et de réaction à ceux-ci, le domaine de conception fonctionnelle, la cybersécurité, la mise à jour des logiciels ou encore les systèmes de stockage de données. Dans le Document-cadre, ont également été arrêtés des priorités et un plan de travail.

2. Le GRVA a créé quatre nouveaux groupes de travail informels en vue de mettre en œuvre le Document-cadre, lesquels relèvent du GRVA sans toutefois bénéficier des services du secrétariat. Ces groupes sont chargés d'examiner les thématiques suivantes :

- a) Prescriptions fonctionnelles applicables aux véhicules automatisés ;
- b) Technologies relatives aux méthodes de validation pour la conduite automatisée ;
- c) Système de stockage des données pour la conduite automatique (DSSAD) ;
- d) Cybersécurité et mises à jour logicielles, y compris par transmissions sans fil ;

3. À sa 178<sup>e</sup> session, le WP.29 a adopté les mandats et Règlements intérieurs des nouveaux groupes de travail informels. Un poste devenu vacant à la suite de la promotion de son titulaire n'a pas pu être pourvu en 2019. Face à cette situation budgétaire, le WP.29 a réduit à seulement trois jours la durée de sa 179<sup>e</sup> session.

## II. Accord de 1958

4. Quatre nouveaux Règlements ONU concernant les véhicules, visant à améliorer la sécurité des véhicules et leurs performances environnementales, sont entrés en vigueur en 2019 :

a) Les trois nouveaux Règlements ONU censés simplifier les dispositions applicables en matière d'éclairage en regroupant les prescriptions de 21 Règlements ONU distincts, à savoir :

- i) Le Règlement ONU n° 148 (Dispositifs de signalisation lumineuse) ;
- ii) Le Règlement ONU n° 149 (Dispositifs d'éclairage de la route) ;
- iii) Le Règlement ONU n° 150 (Dispositifs catadioptriques) ;

b) Le Règlement ONU n° 151 sur le système de surveillance de l'angle mort pour la détection des vélos par les véhicules utilitaires lourds est entré en vigueur le 15 novembre 2019.

5. Le Forum mondial a adopté un nouveau Règlement ONU en 2019. Les Règlements ONU existants ont été actualisés au moyen de 139 amendements, qui adaptent les Règlements aux innovations technologiques les plus récentes et mettent en place des limites plus strictes visant à accroître à la fois la sûreté et les performances environnementales des véhicules. Le Règlement ONU n° 152 sur les systèmes actifs de freinage d'urgence pour les

véhicules des catégories M<sub>1</sub> (voitures particulières) et N<sub>1</sub> (utilitaires légers) a été adopté à la session de juin 2019 du WP.29 et doit entrer en vigueur en janvier 2020.

6. Étant donné qu'il n'a pas été possible d'obtenir un financement extrabudgétaire pour héberger la DETA à la CEE (document informel n° 9 du CTI (2018), par. 5), à sa 174<sup>e</sup> session, le Forum mondial a demandé au secrétariat de la CEE de prendre les mesures nécessaires pour demander que l'hébergement de la DETA soit financé au titre du budget ordinaire et a remercié l'Allemagne d'héberger la DETA jusqu'en 2020 à titre de contribution en nature (document informel n° 9 du CTI (2018), par. 6). À sa quatre-vingt-unième session, le CTI a réaffirmé qu'il était favorable à ce que la DETA soit hébergée par la CEE et demandé qu'elle soit financée au titre du budget ordinaire de l'ONU. Le sous-programme 2 (Transports) qui relève du budget-programme de la CEE pour 2020 n'englobe toutefois pas la DETA.

7. À la 177<sup>e</sup> session du Forum mondial, en mars 2019, le Comité international de l'inspection technique automobile s'est de nouveau déclaré prêt à financer l'élaboration du module de déclaration de conformité. L'Organisation internationale des constructeurs d'automobiles, l'Association européenne des fournisseurs de l'automobile et l'Organisation technique européenne du pneumatique et de la jante ont confirmé leur intention de financer le module de l'identifiant unique.

### III. Accord de 1997

8. Le 13 novembre 2019, les amendements proposés à l'Accord de 1997 sont entrés en vigueur. Ils portent sur de nouvelles définitions, sur la possibilité de certificats d'inspection internationaux électroniques et sur des dispositions relatives à la conformité des contrôles techniques périodiques. Cette modification clarifie les dispositions en ajoutant de nouvelles définitions et permet d'obtenir un meilleur niveau de qualité sur la base des prescriptions du nouvel appendice 3 sur la conformité du processus de contrôle technique périodique.

9. Deux nouvelles Règles ONU annexées à l'Accord de 1997 sont entrées en vigueur le 10 juin 2019 :

a) La Règle ONU n° 3, qui énonce des dispositions uniformes pour le contrôle technique périodique des véhicules automobiles utilisant du gaz naturel comprimé (GNC), du gaz de pétrole liquéfié (GPL) et/ou du gaz naturel liquéfié (GNL) dans leur système de propulsion eu égard à leur aptitude à la circulation ;

b) La Règle ONU n° 4 établit des dispositions uniformes pour le contrôle technique périodique des véhicules à moteur à propulsion électrique et hybride-électrique eu égard à leur aptitude à la circulation.

### IV. Accord de 1998

10. En 2018, le WP.29 a mené à bonne fin plusieurs années de travaux sur cinq amendements aux Règlements techniques mondiaux (RTM ONU) suivants : n° 2 (Méthode de mesure applicable aux motocycles équipés d'un moteur à allumage commandé ou d'un moteur à allumage par compression en ce qui concerne les émissions de gaz polluants, les émissions de CO<sub>2</sub> et la consommation de carburant), n° 15 (Procédure d'essai mondiale harmonisée en ce qui concerne les émissions des voitures particulières et véhicules utilitaires légers) et n° 19 (Procédure de mesure des émissions par évaporation dans le cadre de la procédure d'essai mondiale harmonisée pour les voitures particulières et véhicules utilitaires légers).

11. En mars 2019, l'élaboration d'un nouveau RTM ONU relatif à la détermination de la puissance des véhicules électriques a débuté. Ce nouveau RTM, qui devrait être adopté en 2020, permettra de centraliser les connaissances spécialisées et les ressources permettant de déterminer les performances du groupe motopropulseur dans le cas particulier des véhicules électriques.

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

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

---