

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

Genève, 19-22 février 2019

Point 5 b) de l'ordre du jour provisoire

**Questions stratégiques à caractère modal et thématique :****Harmonisation des règlements concernant les véhicules****Faits nouveaux les plus récents 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 nouveaux règlements et règles concernant les véhicules, annexés aux Accords de 1958, 1997 et 1998, et de nouveaux amendements aux règles et règlements existants.

Les sujets importants ont été la création du Groupe de travail des véhicules autonomes ou automatisés, l'introduction de prescriptions relatives aux fonctions de conduite automatisées ou autonomes dans le cadre réglementaire, y compris des éléments connexes tels que la cybersécurité et la protection des données, 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.

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

- **Approuver** les activités énumérées dans le présent document ;
- **Entériner** la transformation du Groupe de travail en matière de roulement et de freinage (GRRF) en Groupe de travail des véhicules autonomes et automatisés (GRVA), en application de la décision n° 19 de 2018 du Comité ;
- **Approuver** les amendements au mandat et au Règlement intérieur du Forum mondial qui découlent de la transformation du GRRF en GRVA et d'autres adaptations de conséquence ;
- **Réitérer** son appui à l'hébergement de la DETA par la CEE ; et
- **Demander** que la DETA soit financée au titre du budget de l'ONU.



## I. Réorganisation

1. Suite à la décision prise par le Forum mondial en juin 2018 d'appliquer la décision n° 19 de 2018 du Comité et de transformer le Groupe de travail en matière de roulement et de freinage (GRRF) en Groupe de travail des véhicules autonomes et automatisés (GRVA), le GRVA s'est réuni une première fois du 25 au 28 septembre 2018. Le GRVA conservera les activités du GRRF relatives aux véhicules autonomes, automatisés et connectés et intégrera les activités en cours autres que la coordination du groupe de travail informel sur les systèmes de transport intelligents et la conduite autonome. Ce processus a entraîné une réaffectation de certaines anciennes tâches du GRRF à des groupes de travail existants (telles qu'énumérées à l'annexe 1 du document WP.29-175-25), y compris toutes les activités relatives aux pneumatiques au Groupe de travail du bruit (GRB). Dans ce contexte, le changement de nom de celui-ci en Groupe de travail du bruit et des pneumatiques (GRBP) a été confirmé par le Forum mondial à sa 176<sup>e</sup> session, tenue en novembre 2018.

2. Les activités du GRVA comprendront l'élaboration d'un règlement-cadre sur les véhicules automatisés ou autonomes. Parmi les points que le Groupe de travail abordera dans le cadre de l'établissement de règlements harmonisés à l'échelle internationale sur les technologies de conduite automatisée permettant aux conducteurs de bénéficier d'un degré plus élevé d'automatisation de la tâche de conduite et d'une sécurité et d'une sûreté accrues, on peut citer :

a) Les prescriptions fonctionnelles relatives à la technologie des véhicules intelligents et les applications des systèmes (automatisation et connectivité) dans les véhicules ;

b) Une nouvelle méthode d'évaluation de la sécurité ;

c) La cybersécurité ;

d) Les mises à jour logicielles, y compris par transmissions sans fil ;

e) Les systèmes de stockage des données pour la conduite automatisée (DSSAD) ;

f) Les dispositions relatives au contrôle technique périodique.

3. À sa 176<sup>e</sup> session, le Forum mondial a adopté des amendements à son mandat et à son Règlement intérieur qui traduisent la transformation du GRRF en GRVA ainsi que l'ensemble des adaptations qui en découlent.

## II. Accord de 1958

4. Trois nouveaux Règlements ONU concernant les véhicules, visant à améliorer la sécurité des véhicules et leurs performances environnementales, sont entrés en vigueur en 2018 :

a) Le Règlement ONU n° 0 sur l'homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule, adopté à la session de novembre 2017 du Forum mondial, établit des dispositions uniformes et un système de reconnaissance mutuelle des homologations de type internationales de l'ensemble du véhicule dans le cadre de l'Accord de 1958 ;

b) Le Règlement ONU n° 144 sur les systèmes automatiques d'appel d'urgence en cas d'accident, adopté à la session de novembre 2017 du Forum mondial, établit des dispositions uniformes concernant l'homologation des dispositifs d'appel d'urgence et des véhicules automobiles eu égard à l'installation de ces systèmes ;

c) Le Règlement ONU n° 145 sur les systèmes d'ancrages ISOFIX, les ancrages pour fixation supérieure ISOFIX et les positions i-Size, adopté à la session de novembre 2017 du Forum mondial ; des dispositions distinctes relatives aux ancrages pour les systèmes ISOFIX et les dispositifs de retenue pour enfants ont été intégrées dans le Règlement ONU n° 14 pour faciliter l'application de l'homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule.

5. Le Forum mondial a adopté deux nouveaux Règlements ONU en 2018. Les Règlements ONU existants ont été actualisés au moyen de 100 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. Ces règlements entreront en vigueur en janvier 2019 :

a) Le Règlement ONU n° 146 sur les véhicules à hydrogène et à pile à combustible de la catégorie L a été adopté à la session de juin 2018 du Forum mondial ;

b) Le Règlement ONU n° 147 sur les pièces mécaniques d'attelage des ensembles de véhicules agricoles a été adopté à la session de juin 2018 du Forum mondial pour traiter spécifiquement de l'attelage mécanique des ensembles de véhicules agricoles.

6. Étant donné qu'il n'a pas été possible d'obtenir un financement extrabudgétaire pour héberger la DETA à la CEE (document informel ITC (2018) n° 9, par. 5), le Forum mondial a réitéré à sa 176<sup>e</sup> session sa demande d'héberger la DETA 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 ITC (2018) n° 9, par. 6).

7. À la 176<sup>e</sup> session du Forum mondial, en novembre 2018, le Comité international de l'inspection technique automobile s'est déclaré prêt à financer l'élaboration du module de déclaration de conformité sans aucune condition préalable. 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 une fois que le Comité exécutif (EXCOM) aurait donné son appui au financement de l'hébergement de la DETA à la CEE.

### III. Accord de 1997

8. Le Bureau des affaires juridiques a notifié des propositions d'amendements à l'Accord de 1997 tendant à introduire certaines définitions, la possibilité de certificats d'inspection internationaux électroniques et des dispositions sur la conformité des contrôles techniques périodiques.

9. En 2018, des amendements aux dispositions relatives aux contrôles techniques périodiques des éléments liés à l'environnement (Règle ONU n° 1) et de l'aptitude à la circulation (Règle ONU n° 2) sont entrés en vigueur, étendant le champ d'application aux voitures particulières et aux fourgonnettes, créant trois catégories de risque de défauts et des critères d'évaluation pour chacun des éléments soumis à l'essai, et définissant des éléments supplémentaires à éprouver pour les systèmes de sécurité commandés électroniquement.

10. Deux nouvelles Règles ONU ont été adoptées par le Comité d'administration de l'Accord de 1997 (AC.4) et annexées à l'Accord de 1997. La Règle ONU n° 3 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. 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

11. En 2018, le Forum mondial a conclu plusieurs années de travail sur de nouveaux Règlements techniques mondiaux de l'ONU (RTM ONU) :

a) Le nouveau RTM ONU n° 20 sur la sécurité des véhicules électriques, qui a été adopté à la session de mars 2018 du Forum mondial, énonce des prescriptions axées sur les caractéristiques fonctionnelles qui traitent des risques pour la sécurité que peuvent présenter les véhicules électriques pendant leur utilisation et après un accident, notamment

les chocs électriques liés aux circuits haute tension de ces véhicules et les risques potentiels liés aux batteries au lithium ionique et/ou aux autres systèmes rechargeables de stockage de l'énergie électrique (en particulier ceux qui contiennent un électrolyte inflammable) ;

b) La modification et l'adoption des amendements aux RTM ONU n° 9 (Sécurité des piétons), n° 15 (Procédure d'essai mondiale harmonisée pour les voitures particulières et véhicules utilitaires légers (WLTP)) et n° 19 (Procédure de mesure des émissions par évaporation dans le cadre de la WLTP (WLTP EVAP)).

12. Deux nouveaux candidats à l'harmonisation ou à l'adoption en tant que RTM ONU ont été inscrits dans le Recueil des Règlements admissibles : n° 14 – règlements de l'Union européenne n°s 2017/1151 et 2017/1154 sur les émissions en conditions de conduite réelles et n° 15 – méthodologie du Japon sur les émissions en conditions de conduite réelles.

13. En juin 2018, l'élaboration d'un nouveau RTM ONU relatif à une procédure harmonisée d'essai pour la mesure des émissions en conditions de conduite réelles a été lancée. Le nouveau RTM ONU, qui devrait être adopté d'ici à 2020, concentrera les compétences et les ressources pour améliorer la mesure des émissions et permettra également de réaliser d'importantes économies d'échelle dans le secteur automobile.

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

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

---