

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

Genève, 21-24 février 2023

Point 7 k) de l'ordre du jour provisoire

**Questions stratégiques de nature horizontale et transversale
ou d'ordre réglementaire : Harmonisation des Règlements
concernant les véhicules****Éléments nouveaux dans le domaine des Règlements
concernant les véhicules****Note du secrétariat***Résumé*

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

Parmi les éléments importants concernant 2022, il convient de mentionner l'élaboration, au titre de l'Accord de 1958, d'une série de Règlements ONU ayant pour but une meilleure protection des usagers de la route vulnérables, du Règlement ONU n° 160 (Enregistreurs de données de route) qui vise à améliorer l'analyse approfondie des accidents, et d'une série de Règlements ONU visant à une protection accrue contre le vol, ainsi que des activités relatives à l'application et la poursuite des travaux concernant l'Accord de 1998 et les contrôles techniques périodiques en application de l'Accord de 1997, en particulier l'élaboration d'un cadre global sur la conformité des véhicules pendant leur durée de vie.

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

- **Approuver** les activités énumérées dans le présent document ;
- **Accueillir favorablement** l'élaboration d'une série de Règlements ONU ayant trait à l'amélioration de la protection des usagers de la route vulnérables, à l'automatisation des véhicules, et à l'élaboration de l'analyse de la consommation d'énergie et des émissions de carbone pendant le cycle de vie, l'accent étant mis sur les véhicules électriques ;



- **Prendre acte** des restrictions imposées pour les sessions du WP.29 et de ses organes subsidiaires en raison des conséquences de la COVID-19 et **appuyer** la demande pressante, faite par le WP.29 aux États membres, d'un budget suffisant pour que des services d'interprétation complets restent disponibles, pour des réunions hybrides, afin que les délégations des pays à revenu faible ou moyen puissent continuer à choisir de participer aux travaux du WP.29 en présentiel ou à distance. Le maintien des réunions hybrides sans restrictions va dans le sens de la réduction des émissions de carbone souhaitée dans le monde entier, dont a témoigné la réunion de la Conférence des Parties (COP 27) qui s'est tenue en Égypte. Les délégations ont été invitées à faire part de ces éléments à leurs gouvernements et à leurs missions permanentes auprès des Nations Unies, à Genève et à New York ;
- **Noter** que le Groupe de travail des véhicules automatisés/autonomes et connectés (GRVA) souhaite tenir l'une de ses sessions annuelles en dehors de Genève ;
- **Remercier** l'Allemagne d'héberger provisoirement la base de données pour l'échange d'informations concernant l'homologation de type (DETA).

I. Observations d'ordre général

1. Les travaux du WP.29 et de ses organes subsidiaires (groupes de travail) ont été fortement perturbés par la pandémie de COVID-19. Il est devenu impossible d'organiser des réunions en présentiel et les services d'interprétation n'ont été fournis que de façon très limitée pour les réunions virtuelles. En outre, afin que les représentants résidant sur tous les continents, avec des fuseaux horaires variés, puissent y participer, les réunions ne pouvaient être planifiées qu'en début d'après-midi (heure de Genève). Par exemple, les sessions du WP.29 ont ainsi dû être limitées à une durée de deux heures, et l'ordre du jour a donc été réduit au strict minimum pour permettre la prise de décisions et les votes. De plus, pour plusieurs sessions de groupes de travail, seules deux heures d'interprétation ont été fournies par les services de conférence de l'Office des Nations Unies à Genève. Enfin, il a fallu suivre les procédures d'approbation tacite imposées par le Comité exécutif, ce qui a alourdi le fardeau administratif.

2. Le Siège de l'ONU ayant décidé de revenir aux réunions en présentiel à compter du 1^{er} janvier 2023, le WP.29 a exhorté les États membres à demander la mise à disposition d'un budget suffisant pour que des services d'interprétation complets restent disponibles lors de réunions hybrides, afin que les délégations des pays à revenu faible ou moyen puissent continuer à choisir de participer aux travaux du WP.29 en présentiel ou à distance. Le maintien de réunions hybrides sans restrictions va dans le sens de la réduction des émissions de carbone souhaitée dans le monde entier, dont a témoigné la réunion de la Conférence des Parties (COP 27) qui s'est tenue en Égypte. Les délégations ont été invitées à faire part de ces éléments à leurs gouvernements et à leurs missions permanentes auprès des Nations Unies, à Genève et à New York.

II. Automatisation des véhicules

3. Après la restructuration du WP.29, en juin 2018, en application de la décision n° 19 du Comité des transports intérieurs (CTI) (2018), et la création du Groupe de travail des véhicules automatisés/autonomes et connectés (GRVA), le WP.29 et ses organes subsidiaires ont appliqué les dispositions du Document-cadre sur les véhicules automatisés/autonomes (ECE/TRANS/WP.29/2019/34/Rev.2), approuvé par le CTI à sa quatre-vingt-deuxième session, qui orientait les travaux menés sur les véhicules automatisés. Dirigés par les Coprésidents d'Amérique, d'Asie et d'Europe, ces travaux sont réalisés conformément aux perspectives définies en matière de sécurité, aux éléments clés relatifs à la sécurité et aux orientations fournies aux groupes de travail du WP.29 dans le Document-cadre, conformément au programme d'activités figurant dans l'annexe de celui-ci, laquelle doit convenir aux pays soumis au régime de l'homologation de type et aux pays soumis au régime

de l'autocertification. Ces activités constituent une initiative inédite dont l'objectif est d'harmoniser la réglementation relative aux véhicules automatisés au niveau mondial et de créer un environnement plus propice à l'innovation. Parmi les réalisations marquantes de 2022 résultant du Document-cadre figurent la première version de la Nouvelle méthode d'évaluation et d'essai de la conduite automatisée – Document de référence ainsi que le projet de recommandations relatives à des prescriptions uniformes concernant la cybersécurité et les mises à jour logicielles des véhicules automobiles.

4. Ces réalisations marquantes font suite aux réalisations de l'année 2021, qui avait vu l'adoption d'un amendement important au premier Règlement ONU relatif aux véhicules automatisés (le Règlement ONU n° 157 sur les systèmes automatisés de maintien dans la voie), entré en vigueur le 22 janvier 2021. Cet amendement a porté la vitesse maximale applicable à 130 km/h et introduit des dispositions relatives au changement de voie. Ces nouvelles dispositions rendent possible la conduite entièrement automatisée sur les autoroutes, ce qui permet aux conducteurs d'effectuer d'autres tâches que la conduite (voir également la résolution du Forum mondial de la sécurité routière sur les considérations liées à la sécurité relatives aux activités autres que la conduite auxquelles se livre le conducteur lorsque des systèmes de conduite automatisée émettant des demandes de transition exercent un contrôle dynamique), pour autant que les conducteurs restent disponibles pour prendre le relais lorsque le système le leur demande.

III. Accord de 1958

5. Le WP. 29 a établi, à la session de mars 2022, un Règlement portant sur les pneumatiques à crampons en ce qui concerne leur performance sur la neige (Règlement ONU n° 164), entré en vigueur le 30 septembre 2022.

6. Le WP.29 a poursuivi ses travaux réglementaires sur la protection des usagers de la route vulnérables ; il a établi, à la session de juin 2022, un Règlement portant sur les avertisseurs de marche arrière (Règlement ONU n° 165) puis, à la session de novembre 2022, les deux nouveaux Règlements ONU suivants :

a) Règlement ONU n° [166] (Usagers de la route vulnérables à proximité immédiate de l'avant et des côtés du véhicule) ;

b) Règlement ONU n° [167] (Vision directe des usagers de la route vulnérables).

7. Les Règlements ONU existants et les résolutions connexes ont été actualisés au moyen de 120 amendements, qui adaptent la réglementation aux innovations technologiques les plus récentes et mettent en place des limites plus strictes visant à accroître la sûreté et les performances environnementales des véhicules.

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

9. En ce qui concerne la mise au point de fonctionnalités et de modules supplémentaires de la DETA, le Comité international de l'inspection technique automobile s'est de nouveau déclaré prêt à financer l'élaboration du module de déclaration de conformité. Les associations professionnelles, à savoir l'European Association of Automotive Suppliers, l'Organisation technique européenne du pneumatique et de la jante et l'Organisation internationale des constructeurs d'automobiles, ont confirmé leur intention de financer le module de l'identifiant unique (UI) lorsque les problèmes contractuels actuels auront été réglés.

IV. Accord de 1997

10. À sa 187^e session, le WP.29 a amorcé l'examen d'une proposition de document-cadre sur la conformité des véhicules pendant leur durée de vie, qui prévoit d'appliquer aux véhicules une démarche globale, depuis l'homologation de type jusqu'à leur fin de vie et leur mise au rebut en passant par les contrôles techniques périodiques et les contrôles techniques routiers.

V. Accord de 1998

11. En 2022, le WP.29 a mené à terme, après plusieurs années, ses travaux sur les nouveaux Règlements techniques mondiaux ONU (RTM ONU) suivants :

- a) RTM ONU n° 22 sur la durabilité des batteries des véhicules électriques ;
- b) RTM ONU n° 23 sur la durabilité des dispositifs antipollution.

12. Le WP.29 a établi un amendement au RTM ONU n° 2 (Cycle d'essai mondial harmonisé de mesure des émissions des motocycles (WMTC)) et un amendement à la Résolution mutuelle n° 1 (R.M.1) sur la description et le fonctionnement des instruments et des dispositifs d'essai servant à évaluer la conformité des véhicules à roues, des équipements et des pièces aux prescriptions techniques énoncées dans les Règlements ONU et les RTM ONU. Ces amendements permettent d'adapter les RTM ONU aux innovations technologiques les plus récentes et mettent en place des prescriptions plus strictes visant à accroître la sûreté et les performances environnementales des véhicules.

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

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