



---

**Commission économique pour l'Europe****Comité des transports intérieurs****Forum mondial de l'harmonisation des Règlements  
concernant les véhicules****155<sup>e</sup> session**

Genève, 15-18 novembre 2011

Point 8.8 de l'ordre du jour provisoire

**Autres questions – Le renforcement de la sécurité des véhicules,  
troisième pilier du plan mondial relatif à la décennie  
d'action pour la sécurité routière****Le renforcement de la sécurité des véhicules, troisième pilier  
du plan mondial relatif à la décennie d'action pour la sécurité  
routière****Note du secrétariat\***

Le texte reproduit ci-après, qui a été établi par le secrétariat, contient des propositions de nature à aider le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) à définir son rôle dans le cadre de la décennie d'action pour la sécurité routière. Il a été établi sur la base d'un document sans cote (WP.29-154-18) distribué au cours de la 154<sup>e</sup> session du WP.29 (ECE/TRANS/WP.29/1091, par. 82). Il est présenté pour examen au WP.29.

---

\* Conformément au programme de travail pour 2010-2014 du Comité des transports intérieurs (ECE/TRANS/208, par. 106 et ECE/TRANS/2010/8, activité 02.4), le Forum mondial a pour mission d'élaborer, d'harmoniser et de mettre à jour les Règlements en vue d'améliorer les caractéristiques fonctionnelles des véhicules. Le présent document est soumis dans le cadre de ce mandat.

## I. Le WP.29 et le troisième pilier du plan mondial relatif à la décennie d'action

1. Le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) a repris l'examen de la décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020, lancée au niveau mondial le 11 mai 2011, en abordant le troisième pilier du plan d'action «Renforcement de la sécurité des véhicules». Le WP.29 a noté que ses activités y étaient bien présentes, en particulier au titre de l'activité 1 (Encourager les États membres à appliquer aux véhicules automobiles les normes de sécurité élaborées par lui), de l'activité 6 (Encourager l'application d'une réglementation pour la protection des piétons et les recherches sur les équipements de sécurité destinées à réduire les risques pour les usagers vulnérables) et de l'activité 7 (Encourager les gestionnaires des parcs de véhicules publics et privés à acheter, utiliser et entretenir des véhicules dotés d'équipements de sécurité perfectionnés et protégeant bien les occupants). Le WP.29 a estimé que cette dernière activité relevait particulièrement de l'Accord de 1997 (contrôle technique périodique des véhicules à roues), notamment de la règle n° 2 sur l'aptitude des véhicules à la circulation, adoptée par le Comité d'administration de l'Accord de 1997 à sa session de juin 2011. Le secrétariat a entamé les démarches juridiques afin de l'annexer à l'Accord de 1997.

2. Le Forum mondial a pris note de la déclaration de certaines Parties contractantes à l'Accord de 1997, dans laquelle elles soulignaient l'importance de la règle n° 2 pour la sécurité routière<sup>1</sup> et annonçaient leur intention de la faire appliquer sans délai (ECE/TRANS/WP.29/1091, par. 117 et 118).

3. Le WP.29 a jugé que les activités suivantes du troisième pilier du plan mondial de la décennie d'action étaient de son ressort:

a) Activité 1: Encourager les États membres à appliquer aux véhicules automobiles les normes de sécurité élaborées par le WP.29;

b) Activité 6: Encourager l'application d'une réglementation pour la protection des piétons et les recherches sur les équipements de sécurité destinées à réduire les risques pour les usagers vulnérables;

c) Activité 7: Encourager les gestionnaires des parcs de véhicules publics et privés à acheter, utiliser et entretenir des véhicules dotés d'équipements de sécurité perfectionnés et protégeant bien les occupants.

4. En conséquence, le WP.29 a décidé de confier i) l'activité 1 à ses représentants qui participent aux travaux de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ASEAN), du Conseil de coopération économique Asie-Pacifique (APEC), de la Conférence pour la

---

<sup>1</sup> La règle n° 2 permet, après vérification, de confirmer au moyen du Certificat international de contrôle technique que les équipements obligatoires du véhicule satisfont aux exigences de sécurité minimale en ce qui concerne:

- a) L'identification du véhicule;
- b) L'équipement de freinage;
- c) La direction;
- d) La visibilité;
- e) Le système d'éclairage et les éléments du système électrique;
- f) Le châssis et ses accessoires;
- g) Les autres équipements;
- h) Les contrôles supplémentaires imposés aux véhicules affectés au transport de voyageurs.

coordination du développement de l'Afrique australe (SADC) et du MERCOSUR, ii) l'activité 6 au Groupe de travail de l'éclairage et de la signalisation lumineuse (GRE), au Groupe de travail de la sécurité passive (GRSP), au Groupe de travail en matière de roulement et de freinage (GRRF) et au Groupe de travail des dispositions générales de sécurité (GRSG) ainsi qu'au Groupe de travail du bruit (GRB) qui œuvre à l'élaboration d'un Règlement technique mondial visant à équiper d'avertisseurs sonores les véhicules silencieux (véhicules électriques et hybrides) et iii) l'activité 7 au Comité d'administration de l'Accord de 1997 (AC.4).

5. De plus, le WP.29 a invité le secrétariat à participer aux réunions du Groupe de travail de l'évaluation, mis sur pied dans le cadre de la décennie d'action, ou à l'informer des résultats des activités susmentionnées.

## **II. Activités du WP.29 dans le domaine des nouveaux équipements de pointe embarqués**

6. Le WP.29 a déjà adopté plusieurs Règlements relatifs aux performances des systèmes actifs d'aide à la conduite, comme les systèmes de contrôle de stabilité pour toutes les catégories de véhicules, ou les systèmes d'alerte de franchissement de ligne pour les véhicules lourds. Des progrès sont également réalisés en ce qui concerne les systèmes automatiques de freinage d'urgence pour les véhicules lourds – afin d'atténuer les effets des collisions et au bout du compte pour éviter qu'elles se produisent. Le cadre réglementaire devrait être adopté dans le courant de 2012.

7. Certains systèmes actifs d'aide à la conduite comportent des dispositifs d'alarme pour avertir le conducteur. Le WP.29 a admis qu'il pourrait être utile de définir des lignes directrices concernant le fonctionnement de tels dispositifs pour faire en sorte que le conducteur reçoive le bon signal au bon moment, afin de réduire autant que possible les risques de confusion et de surcharge d'informations.

8. À sa session de juin 2011 (ECE/TRANS/WP.29/1091, Add.1), le Forum mondial a mis la dernière main, par l'intermédiaire d'un groupe informel, à ces lignes directrices relatives à l'établissement de prescriptions concernant les signaux d'avertissement prioritaires, en vue de l'application présente et future des systèmes actifs d'aide à la conduite.

## **III. Les systèmes de transport intelligents: un outil essentiel pour la décennie d'action**

9. Lorsqu'ils seront pleinement opérationnels, les systèmes de transport intelligents (STI) devraient constituer un outil essentiel pour améliorer l'efficacité, la sécurité et la durabilité des transports routiers. Appliqués aux transports routiers, les STI constituent l'environnement dans lequel les véhicules et leurs infrastructures opérationnelles sont reliés en réseau au moyen de technologies d'information et de communication pour assurer un maximum d'efficacité à la mobilité des personnes et des marchandises. Selon le concept des STI, les véhicules équipés pour fonctionner dans un tel environnement communiquent entre eux et/ou avec leurs infrastructures opérationnelles d'échange d'informations, pour permettre aux STI d'améliorer la sécurité des usagers de la route, l'efficacité des déplacements, la protection de l'environnement et les possibilités de transport intermodal.

10. Il est cependant à noter que les systèmes de transport intelligents impliquent aussi bien des véhicules dont le WP.29 peut être responsable de la technologie, que l'environnement/infrastructure dans lequel ces véhicules évoluent. Les infrastructures et

leurs interactions avec les véhicules ne relèvent pas du mandat du WP.29 mais de celui du Groupe de travail des transports routiers (SC.1).

11. Le Forum mondial participe aussi à l'élaboration d'un document d'orientation pour la mise en œuvre des systèmes de transport intelligents sous l'égide de la Commission économique pour l'Europe (CEE). Ce document d'orientation, qui doit encore être approuvé par le Comité des transports intérieurs (CTI), comporte des mesures de mise en œuvre des STI qui seront prises par la Commission économique pour l'Europe (CEE).

12. De nombreuses parties prenantes à la décennie d'action considèrent les systèmes de transport intelligents comme un outil essentiel pour réduire le nombre des décès dus aux accidents de la route. On attend des STI un maximum d'efficacité, une diminution des risques d'accidents, ainsi qu'une réduction des retards subis aussi bien par le transport de marchandises que par le transport de personnes.

---