



Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

**Forum mondial de l'harmonisation
des Règlements concernant les véhicules****185^e session**

Genève, 23-25 novembre 2021

Point 7.6 de l'ordre du jour provisoire

Accord de 1997 (Contrôles techniques périodiques) :**Conformité des véhicules pendant leur durée de vie****Projet de document-cadre sur la conformité des véhicules
pendant leur durée de vie****Communication du groupe de travail informel du contrôle technique
périodique***

Le texte ci-après a été établi par le groupe de travail informel du contrôle technique périodique et présenté au Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) à sa 184^e session sous la forme d'un document informel (WP.29-184-10/Rev.1). Le WP.29 a demandé au secrétariat de diffuser ce document sous une cote officielle à la présente session (ECE/TRANS/WP.29/1159, par. 112).

* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour 2021 tel qu'il figure dans le projet de budget-programme pour 2021 (A/75/6 (Sect. 20), par. 20.51), le Forum mondial a pour mission d'élaborer, d'harmoniser et de mettre à jour les Règlements ONU en vue d'améliorer les caractéristiques fonctionnelles des véhicules. Le présent document est soumis en vertu de ce mandat.



I. Objet

1. Le présent document-cadre a pour principal objet de fournir des orientations au Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) et à ses groupes de travail subsidiaires en ce qui concerne les différentes étapes de la vie juridique des véhicules, équipements et pièces. On appelle « conformité des véhicules pendant leur durée de vie » les différents aspects dont il est tenu compte dans les prescriptions applicables aux véhicules, pris dans leur ensemble. Le niveau de sécurité et la performance environnementale des véhicules peut varier en fonction du stade auquel ils se trouvent.

II. Définitions

2. Aux fins du présent document-cadre, sauf indication contraire :

a) Par procédure de contrôle de la « *conformité de la production* », on entend la procédure ayant pour but de s'assurer que chaque véhicule à roues, équipement ou pièce fabriqué est conforme au type homologué¹

[la procédure permettant de démontrer que tout véhicule, équipement ou pièce homologué en vertu d'un Règlement ONU est construit ou fabriqué de manière à être conforme au type homologué en satisfaisant aux exigences dudit Règlement ONU] ;

b) Par procédure de contrôle de la « *conformité en service* », on entend la procédure utilisée pour démontrer que les véhicules sont conformes aux Règlements ONU pertinents lorsqu'ils sont mis à l'essai sur route, avec leurs modes de conduite, conditions et charges habituels ;

c) Par « *contrôle routier* », on entend un contrôle technique inopiné de l'aptitude à la circulation d'un véhicule, réalisé par les autorités compétentes d'un État Membre ou sous leur surveillance directe² ;

d) Par « *stade de contrôle de la conformité pendant la durée de vie* », on entend chacune des dispositions prises pour démontrer que les véhicules satisfont à certaines exigences à un moment donné de leur vie. Les stades de contrôle de la conformité actuellement en vigueur, définis dans les Accords de Genève de 1958 et 1998 et dans l'Accord de Vienne de 1997, sont les suivants : l'homologation de type, la conformité de la production, la conformité en service, le contrôle technique périodique et le contrôle routier ;

e) Par « *contrôle technique* », on entend le contrôle de tous équipements et pièces utilisés sur les véhicules à roues et dont les caractéristiques ont un rapport avec la sécurité routière, la protection de l'environnement et les économies d'énergie ;

f) Par « *homologation de type* », on entend la procédure administrative par laquelle les autorités d'homologation d'une Partie contractante déclarent, après avoir effectué les vérifications requises, qu'un type de véhicule, d'équipement ou de pièce présenté par son constructeur ou son fabricant est conforme aux spécifications du Règlement ONU considéré. Le constructeur ou le fabricant certifie ensuite que chaque véhicule, équipement ou pièce qu'il met sur le marché a été fabriqué à l'identique du produit homologué³ ;

g) Par « *conformité pendant la durée de vie* », on entend l'ensemble des stades de leur vie auxquels les véhicules doivent satisfaire à certaines exigences.

III. Réflexion sur la sécurité et l'environnement

3. Comme tous les autres produits, les véhicules se dégradent au fil du temps, et il est nécessaire d'évaluer l'incidence des dégradations, des pannes, des modifications non autorisées, de l'usure et d'autres événements qui peuvent influencer sur les caractéristiques

¹ E/ECE/TRANS/505/Rev.3.

² Directive 2014/47/UE, faute de définition dans la résolution R.E.6.

³ E/ECE/TRANS/505/Rev.3.

fonctionnelles du véhicule⁴. Si ces caractéristiques étaient traditionnellement évaluées à l'aune de la sécurité routière, de la protection de l'environnement et des économies d'énergies, l'arrivée de nouvelles technologies nous contraint désormais à adopter une démarche ouverte qui tienne compte d'éléments nouveaux, tels que la cybersécurité et la protection des données personnelles.

4. L'homologation de type, qui constitue l'un des stades de contrôle de la conformité pendant la durée de vie, doit être pensée de sorte que les caractéristiques fonctionnelles soient raisonnablement préservées pendant la durée de vie des véhicules, et doit donc tenir compte des autres stades de la conformité pendant la durée de vie.

5. Il importe de réfléchir de manière globale à la conformité pendant la durée de vie afin d'établir les dispositions nécessaires pour que les caractéristiques fonctionnelles des véhicules soient conformes aux prescriptions légales applicables à chaque stade, et qu'elles puissent être évaluées de manière impartiale.

6. Responsabilités des parties prenantes : la conformité des véhicules sur l'ensemble de leur durée de vie repose sur diverses modalités et des niveaux de responsabilité différents pour chacune des parties prenantes.

7. Objectif principal : un véhicule en service ne doit provoquer aucun accident de la route entraînant des traumatismes ou décès raisonnablement prévisibles et évitables, doit résister aux cyberattaques et doit correspondre à son homologation de type sur le plan environnemental.

IV. Procédure

8. L'harmonisation des dispositions techniques ainsi que l'élaboration d'orientations et de résolutions concernant le contrôle de la conformité des véhicules pendant leur durée de vie doivent être confiées au WP.29 et s'inscrire dans le cadre défini par les Accords de Genève de 1958 et 1998 et par l'Accord de Vienne de 1997.

9. Les dispositions techniques et les orientations ou les résolutions relatives au contrôle de la conformité des véhicules pendant leur durée de vie seront axées sur les résultats, ne restreindront pas la conception et seront à la fois éclairées par les connaissances actuelles et ouvertes aux innovations futures.

10. Elles prendront en compte les lois, normes et les lignes directrices déjà appliquées par les Parties contractantes et les organismes de normalisation, ainsi que les travaux antérieurs et les documents de référence approuvés dans le cadre de la CEE.

11. Dans le cadre de la mise en œuvre des dispositions techniques au titre des priorités de travail définies à l'échelle du groupe de travail informel du contrôle technique périodique ou d'autres groupes de travail, il s'agira de mettre au point des prescriptions techniques qui pourront prendre la forme d'instruments réglementaires ou non réglementaires (par exemple des lignes directrices, recommandations, résolutions de l'ONU, Règlements ONU, Règlements techniques mondiaux ONU ou Règles de l'ONU) conformes aux souhaits et spécifications des Parties contractantes.

12. Le présent document doit être approuvé et sa gestion assurée par le WP.29, étant donné qu'il est attendu que plusieurs groupes de travail et le groupe de travail informel du contrôle technique périodique travaillent ensemble sur des questions particulières, en veillant à assurer un bon niveau de coordination.

V. Principes du contrôle de la conformité des véhicules pendant leur durée de vie

13. La liste de thèmes ci-après est destinée à orienter les débats et les activités concernant le contrôle de la conformité des véhicules pendant leur durée de vie dans le cadre du WP.29

⁴ Voir schéma en annexe.

et de chacun de ses organes subsidiaires concernés. Il s'agit de saisir les intérêts communs et les préoccupations communes des autorités de réglementation, de définir les paramètres généraux des travaux à mener et d'arrêter des définitions et des orientations communes dans le cadre du WP.29 ainsi que pour les parties intéressées.

14. Le présent document a pour objet d'établir un cadre susceptible de contribuer à la mise sur le marché de véhicules sûrs et propres, ainsi qu'à la promotion de la collaboration et de la communication entre les parties ayant un rôle à jouer dans le développement et le contrôle de ces véhicules.

15. On trouvera ci-après une liste de principes concernant le contrôle de la conformité des véhicules pendant leur durée de vie, établie en tenant compte de la déclaration faite au titre du point 3.5 de l'ordre du jour. Il est prévu que ces principes servent de base aux évolutions à venir dans le cadre du WP.29 et de ses organes subsidiaires :

a) Les aspects pertinents de l'utilisation du véhicule doivent être pris en considération, notamment la sécurité, le respect de l'environnement et la sûreté ;

b) Si l'on s'inscrit dans un scénario réaliste, et a fortiori si l'on tient compte des technologies les plus avancées, il apparaît nécessaire d'arrêter des dispositions applicables aux différents stades de la vie des véhicules afin de garantir la conformité de ces derniers tout au long de leur vie, en coordination avec la procédure d'homologation de type ;

c) Les possibilités offertes par les nouvelles technologies doivent être prises en compte pour accroître l'efficacité et réduire le coût de la conformité pendant la durée de vie ;

d) Le cadre établi doit être suffisamment transparent pour faciliter l'acceptation des nouvelles technologies par l'utilisateur ;

e) Si les champs d'application, méthodes, seuils et autres paramètres associés aux différents stades du contrôle de la conformité pendant la durée de vie peuvent varier, les stades doivent être coordonnés entre eux ;

f) Au besoin, des prescriptions pertinentes concernant le contrôle des caractéristiques fonctionnelles des véhicules, des systèmes et des composants seront élaborées, en fonction du stade de la vie auquel elles s'appliquent ;

g) Les parties contractantes doivent avoir dûment ~~et gratuitement~~ accès aux caractéristiques techniques de chaque véhicule et aux données nécessaires à la vérification objective des caractéristiques fonctionnelles à n'importe quel stade du contrôle de la conformité pendant la durée de vie ;

h) Le contrôle de la conformité des véhicules pendant leur durée de vie doit s'appuyer à la fois sur les technologies existantes et sur les nouvelles technologies ;

i) Les véhicules doivent être conçus de manière à permettre une évaluation impartiale de leur conformité à chaque stade de leur vie.

VI. Feuille de route du contrôle de la conformité des véhicules pendant leur durée de vie

16. On trouvera dans la feuille de route pour le contrôle de la conformité des véhicules pendant leur durée de vie des indications sur la marche à suivre pour mieux garantir, dans une mesure raisonnable, les caractéristiques fonctionnelles des véhicules pendant toute leur durée de vie. L'analyse des risques décrite plus loin dans le document est le principal outil qui permettra d'évaluer la pertinence des stades de contrôle de la conformité pendant la durée de vie, comme la mise en place d'une surveillance des marchés, l'installation de dispositifs de géorepérage ou d'adaptation ou l'organisation de campagnes de rappel. L'analyse des risques est également un prisme valable pour assurer la coordination entre les différents stades du contrôle de la conformité pendant la durée de vie.

17. L'analyse des risques doit être appliquée à chacun des systèmes du véhicule, et consiste à évaluer les possibilités de non-conformité et leurs incidences. Elle est décrite, en substance, dans le schéma ci-dessous.

18. Lorsque les étapes décrites auront été suivies, on sera mieux à même de répondre aux questions suivantes :

a) Est-il raisonnable de contrôler ce système/cette caractéristique fonctionnelle pendant la durée de vie du véhicule ?

b) Serait-il opportun de prévoir une quelconque disposition en ce sens dans le cadre de la procédure d'homologation de type ?

c) L'accès aux données et aux systèmes pourrait-il être aisément accordé aux parties contractantes en vue d'une évaluation impartiale ?

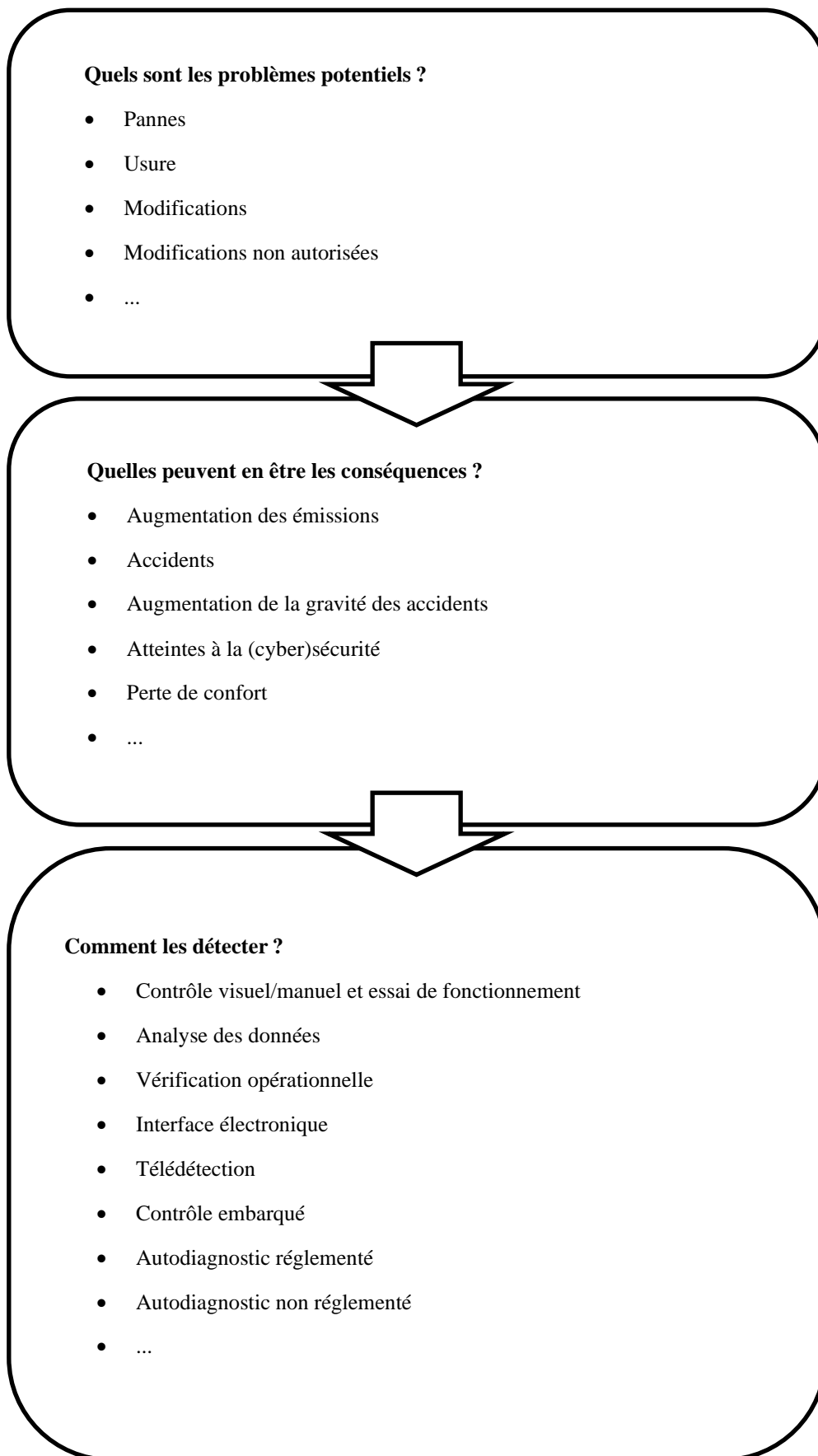
19. Les prescriptions applicables à chaque étape du contrôle de la conformité pendant la durée de vie doivent être coordonnées avec celles applicables à l'homologation de type.

20. Les différents stades du contrôle de la conformité pendant la durée de vie, et les liens qui existent entre ces stades, doivent être pensés, dans la mesure du raisonnable, de manière à faciliter la réalisation des objectifs de chacun et la communication d'informations et de données le cas échéant.

21. Les caractéristiques fonctionnelles peuvent être contrôlées en suivant des méthodes différentes de celles prescrites dans les Règlements, Règlements techniques mondiaux et Règles de l'ONU et dans les autres documents pertinents de la CEE.

22. Les stades du contrôle de la conformité pendant la durée de vie peuvent inclure des obligations légales différentes de celles définies dans le cadre de l'homologation du véhicule concerné.

Figure
Feuille de route



Annexe

Conformité pendant la durée de vie et dégradation des véhicules

Figure 1
Représentation visuelle du contrôle de la conformité d'un véhicule pendant sa durée de vie

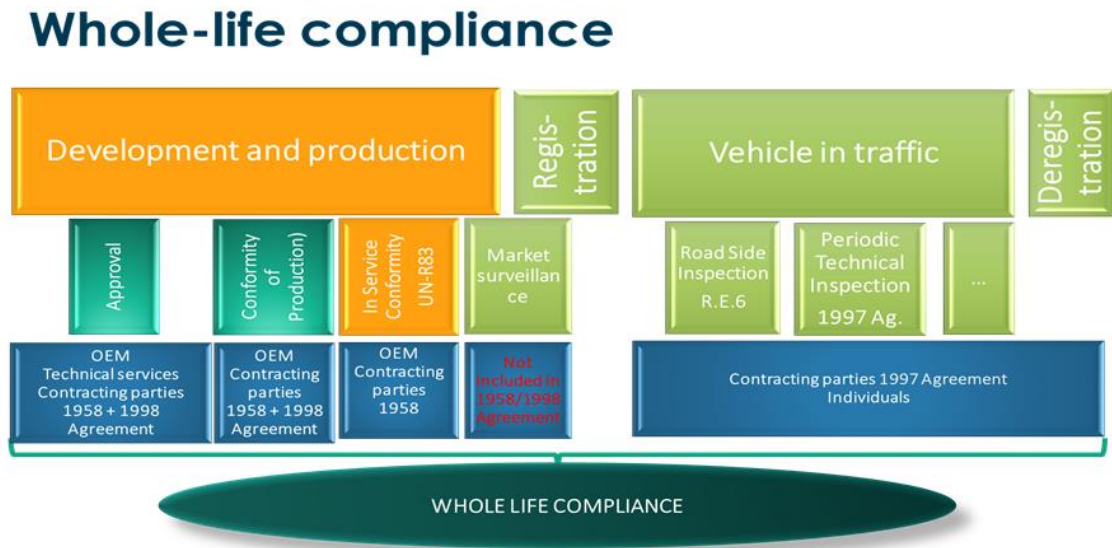
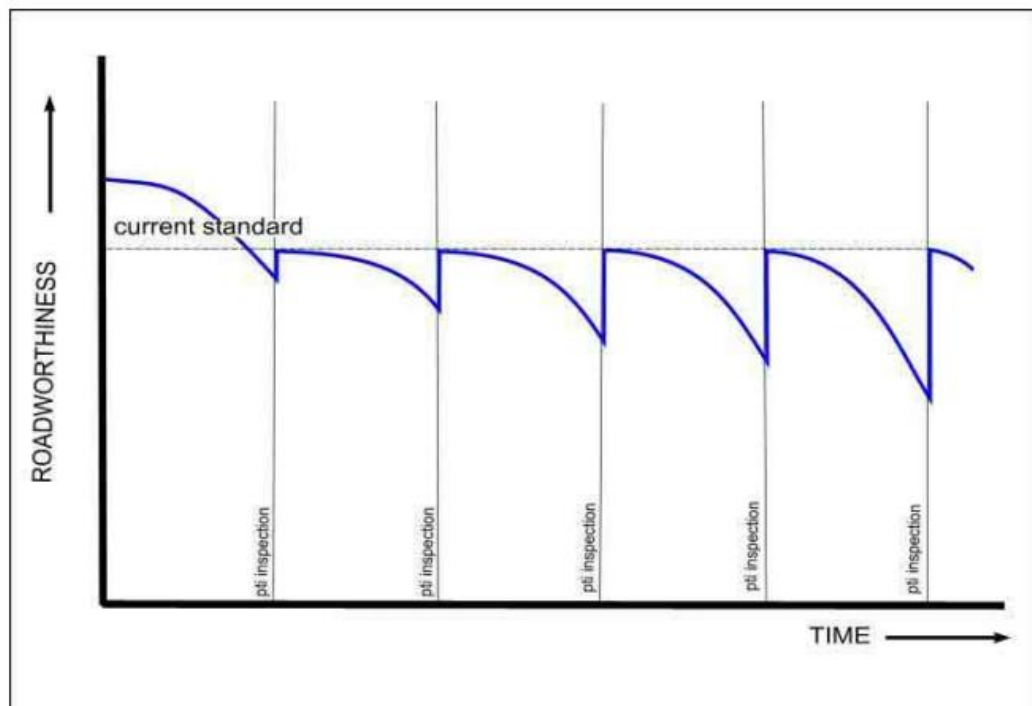


Figure 2
Représentation schématique de la dégradation d'un véhicule au fil du temps⁵



⁵ Source : AUTOFORE, https://citainsp.org/wp-content/uploads/2016/01/Autofore_Final_report_without_links.pdf (en anglais).