



Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules

Groupe de travail des véhicules automatisés/autonomes et connectés

Cinquième session

Genève, 10-14 février 2020

Rapport du Groupe de travail des véhicules automatisés/autonomes et connectés sur sa cinquième session

Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation et déclarations liminaires	1-2	3
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)	3-4	3
III. Points à retenir de la session de novembre 2019 du Forum mondial (point 2 de l'ordre du jour)	5	4
IV. Échange de vues sur les orientations et les activités nationales pertinentes (point 3 de l'ordre du jour)	6-7	4
V. Véhicules automatisés/autonomes et connectés (point 4 de l'ordre du jour)	8-24	4
A. Résultats du groupe de travail informel des fonctions de direction à commande automatique	8-17	4
B. Résultats du groupe de travail informel des prescriptions fonctionnelles applicables aux véhicules automatisés et autonomes	18-20	6
C. Résultats du groupe de travail informel des méthodes de validation pour la conduite automatisée	21-22	6
D. Résultats du groupe de travail informel des enregistreurs de données de route et des systèmes de stockage des données pour la conduite automatisée	23-24	7
VI. Véhicules connectés (point 5 de l'ordre du jour)	25-42	7
A. Cybersécurité, protection des données et mises à jour logicielles	25-39	7
B. Considérations juridiques concernant les dispositions techniques applicables pendant la durée de vie du véhicule	40-41	9
C. Questions diverses	42	9



VII.	Règlement ONU n° 79 (Équipement de direction) (point 6 de l'ordre du jour)	43-55	10
	A. Fonction de direction à commande automatique	43-51	10
	B. Équipement de direction	52-53	11
	C. Manœuvres télécommandées	54	11
	D. Questions diverses	55	11
VIII.	Systèmes actifs de freinage d'urgence (point 7 de l'ordre du jour).....	56-60	11
IX.	Règlements ONU n°s 13, 13-H, 139 et 140 (point 8 de l'ordre du jour)	61-72	12
	A. Système de contrôle électronique de la stabilité	61-63	12
	B. Ensembles modulaires de véhicules.....	64-66	12
	C. Précisions.....	67-72	13
X.	Freinage des motocycles (point 9 de l'ordre du jour).....	73-75	13
	A. Règlement technique mondial ONU n° 3.....	73	13
	B. Règlement ONU n° 78.....	74-75	14
XI.	Règlement ONU n° 90 (point 10 de l'ordre du jour).....	76	14
XII.	Révision 3 de l'Accord de 1958 (point 11 de l'ordre du jour)	77-79	14
	A. Application des dispositions pertinentes de la révision 3 de l'Accord de 1958.....	77-78	14
	B. Homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule	79	14
XIII.	Questions diverses (point 12 de l'ordre du jour).....	80	14
Annexes			
I.	List of informal documents (GRVA-05-...) considered during the session		15
II.	Liste des groupes de travail informels relevant du GRVA (en février 2020).....		17
III.	Amendements apportés au document ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/4.....		18
IV.	Amendements apportés au document ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/9.....		19
V.	Amendements apportés au document ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/12.....		20
VI.	Amendements apportés au document ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/17.....		21

I. Participation et déclarations liminaires

1. Le Groupe de travail des véhicules automatisés/autonomes et connectés (GRVA) a tenu sa cinquième session du 10 au 14 février 2020 à Genève, sous la présidence de M. R. Damm (Allemagne). Conformément à l'article premier du Règlement intérieur du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) (TRANS/WP.29/690/Rev.2), ont participé aux travaux des experts accrédités des pays suivants : Afrique du Sud, Allemagne, Autriche, Canada, Danemark, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, France, Hongrie, Inde, Irlande, Israël, Italie, Japon, Luxembourg, Norvège, Pays-Bas, Pologne, République de Corée, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Singapour, Slovaquie, Suède, Suisse et Tchéquie. Un expert de la Commission européenne (CE) a également participé, ainsi que des experts des organisations non gouvernementales et organisations internationales suivantes : Conseil américain de la politique en matière automobile (AAPC), Association des véhicules électriques routiers européens (AVERE), Comité européen des groupements de constructeurs du machinisme agricole (CEMA), Comité international de l'inspection technique automobile (CITA), Association européenne des fournisseurs de l'automobile (CLEPA/MEMA/JAPIA), Comité de liaison de la construction de carrosseries et de remorques (CLCCR), Association européenne des fournisseurs de garages (EGEA), Organisation technique européenne du pneumatique et de la jante (ETRTO), Conseil européen de la sécurité des transports (ETSC), Fédération internationale de l'automobile (FIA), Fédération internationale des grossistes, importateurs et exportateurs en fournitures automobiles (FIGIEFA), Fédération des fabricants européens de matériaux de friction (FEMFM), Union internationale des transports routiers (IRU), Institut de la sûreté et la sécurité (ISS) de l'Université des sciences appliquées du Brandebourg, Association internationale des constructeurs de motocycles (IMMA), Alliance coopérative internationale (ACI), Fédération routière internationale (IRF), Organisation internationale de normalisation (ISO), Union internationale des télécommunications (UIT), Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA), Recreational Vehicle Industry Association (RVIA), Securing America's Future Energy (SAFE), Union internationale des transports publics (UITP) et World Bicycle Industry Association (WBIA).

2. Le Président a ouvert la cinquième session du Groupe de travail en mentionnant le contexte de la nouvelle épidémie de COVID-19, qui expliquait l'absence de l'expert de la Chine, Vice-Président du Groupe de travail.

II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/1 et Add.1 ;
documents informels GRVA-05-01 et GRVA-05-32.

3. Le Groupe de travail a examiné l'ordre du jour provisoire établi pour la session et l'a adopté (ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/1 et Add.1) avec l'ajout ci-dessous. L'ordre du jour adopté est reproduit dans le document informel GRVA-05-32, y compris les documents informels reçus avant le début de la session. Les documents informels distribués au cours de la session sont énumérés à l'annexe I du présent rapport.

Point 8 c) de l'ordre du jour, document(s), insérer une référence au document ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/14/Rev.1.

4. Le Groupe de travail a également approuvé l'ordre d'examen des divers points tel que proposé dans le document informel GRVA-05-01.

III. Points à retenir de la session de novembre 2019 du Forum mondial (point 2 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/1149 ;
document informel GRVA-05-28.

5. Le secrétaire a présenté le document informel GRVA-05-28, dans lequel sont énumérés les points à retenir de la session de novembre 2019 du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29). Il a notamment souligné la question soulevée par le Forum mondial auprès des organes subsidiaires concernant l'utilisation de l'identifiant unique en relation avec, par exemple, les dispositions relatives au marquage et à l'installation des pièces de rechange. Il s'est référé au document ECE/TRANS/WP.29/1149 pour plus de détails.

IV. Échange de vues sur les orientations et les activités nationales pertinentes (point 3 de l'ordre du jour)

Document(s) : documents informels GRVA-05-21, GRVA-05-48 et GRVA-05-49.

6. L'experte des Pays-Bas a présenté son rapport intitulé « Qui a le contrôle ? » et les résultats des enquêtes néerlandaises sur les accidents impliquant des véhicules équipés de systèmes actifs d'aide à la conduite (ADAS) (documents informels GRVA-05-48 et GRVA-05-49). Elle a souligné qu'il était important de tirer les leçons des accidents de la route impliquant ces technologies. Elle a également souligné le risque lié aux écarts entre les connaissances attendues des conducteurs utilisant ces technologies et leurs connaissances réelles.

7. L'expert du Japon a présenté le document informel GRVA-05-21, tendant à informer le Groupe de travail des activités réglementaires japonaises en matière de conduite automatisée en vue de la mise en œuvre de l'automatisation du niveau 3 (tel que défini dans le document ECE/TRANS/WP.29/1140), conformément aux Règlements ONU relevant de l'Accord de 1958.

V. Véhicules automatisés/autonomes et connectés (point 4 de l'ordre du jour)

A. Résultats du groupe de travail informel des fonctions de direction à commande automatique

Document(s) : documents informels GRVA-05-07 (révisé), GRVA-05-18, GRVA-05-19, GRVA-05-25, GRVA-05-31, GRVA-05-36, GRVA-05-37, GRVA-05-44, GRVA-05-45, GRVA-05-46, GRVA-05-62.

8. L'expert de l'Allemagne, secrétaire du groupe de travail informel des fonctions de direction à commande automatique (ACSF), a présenté le rapport d'étape du groupe informel (document informel GRVA-05-25), évoquant le contenu du document informel GRVA-05-07 dans lequel est proposé le texte d'un nouveau Règlement ONU sur les systèmes automatisés de maintien dans la voie (ALKS) comportant des sections vides constituant des emplacements réservés pour les résultats des travaux des groupes de travail informels des méthodes de validation pour la conduite automatisée (VMAD) et des enregistreurs de données de route et systèmes de stockage de données pour la conduite automatisée (EDR/DSSAD). Le Groupe de travail a examiné en détail le document informel GRVA-05-07 et a cherché à parvenir à un consensus sur les dispositions figurant entre crochets.

9. L'expert de l'OICA a présenté le document informel GRVA-05-46, dans lequel sont proposés des amendements au paragraphe 2.1.1, et le document informel GRVA-05-45, dans lequel est expliquée la nécessité d'une possibilité de changer de voie dans les manœuvres à risque minimal ou les manœuvres d'urgence des systèmes automatisés de maintien dans la voie. L'expert du Royaume-Uni a appuyé cette proposition et a déclaré qu'il était nécessaire d'autoriser ces changements de voie. En l'absence de dispositions correspondantes, le Groupe de travail n'est pas parvenu à accepter d'autoriser les changements de voie à ce stade, mais continuera d'en débattre.

10. L'expert du Japon, coprésident du groupe de travail informel des EDR/DSSAD, a fait rapport sur les activités du groupe informel concernant les systèmes de stockage de données pour la conduite automatisée pour les systèmes automatisés de maintien dans la voie. Le Groupe de travail a examiné en détail le document informel GRVA-05-31, qui comporte un projet de dispositions relatives aux systèmes de stockage de données pour la conduite automatisée à insérer dans le projet de Règlement ONU sur les systèmes automatisés de maintien dans la voie.

11. L'expert de l'Allemagne a présenté le document informel GRVA-05-36, dans lequel sont exposées les raisons qui motivent les dispositions en matière d'accès aux systèmes automatisés de maintien dans la voie.

12. Le Vice-Président du Groupe de travail, coprésident du groupe de travail informel des méthodes de validation pour la conduite automatisée, a informé le Groupe de travail des activités pertinentes du groupe informel. Il a donné un aperçu d'un projet d'appendice 1 à l'annexe 4 du projet de Règlement ONU sur les systèmes automatisés de maintien dans la voie (document informel GRVA-05-19), à propos duquel ont été reçues des observations d'industriels du secteur. Il a fourni des informations sur le processus de mise au point des documents du groupe informel pour la présente session, convenu lors d'une réunion virtuelle à l'heure du déjeuner organisée le 12 février 2020 par le secrétariat. Il a indiqué que les documents liés aux systèmes automatisés de maintien dans la voie étaient encore en cours d'examen par le groupe de travail informel, mais qu'il pouvait en expliquer le contenu, si le Groupe de travail le souhaitait, par exemple du point de vue de l'interface, de l'intégrité et de la cohérence avec les autres documents du groupe informel soumis pour examen au cours de la présente session. Le Groupe de travail a accueilli favorablement cette proposition de présenter l'objet de ces documents.

13. L'expert du Japon a donné un aperçu du contenu du projet d'appendice 1 à l'annexe 4 (document informel GRVA-05-62). L'expert de la Fédération de Russie a fait observer que la relation entre la prescription figurant dans le texte principal et les scénarios de l'appendice devait être précisée. L'expert de la Commission européenne a déclaré que les paramètres du paragraphe 5.2.5.2 du texte principal et les paramètres de l'appendice devaient être cohérents.

14. L'expert de la Commission européenne a donné un aperçu de l'annexe 4 proposée pour le Règlement ONU sur les systèmes automatisés de maintien dans la voie (document informel GRVA-05-18). Il a soulevé la question de savoir si la mise en place d'une notification en cours d'utilisation était conforme aux dispositions de l'Accord de 1958. Le secrétariat a déclaré n'avoir connaissance d'aucune disposition de l'Accord qui empêcherait cette notification.

15. Répondant à une question, l'expert de l'Allemagne a précisé que, selon lui, le même service technique devait procéder à l'évaluation prévue dans le projet d'annexe 4 et effectuer les essais prescrits dans le projet d'annexe 5.

16. Le secrétaire a présenté le document informel GRVA-05-37 au nom du Vice-Président (Chine). Il a accepté de recevoir les demandes de précisions et de les transmettre à l'expert de la Chine.

17. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat d'effectuer une synthèse des documents relatifs aux systèmes d'aide au maintien dans la voie, aux systèmes de stockage de données pour la conduite automatisée et aux méthodes de validation pour la conduite automatisée (document informel GRVA-05-07-Rev.1). Le Groupe de travail a examiné sur cette base des points en suspens tels que les termes de la formule du paragraphe 5.2.5.2 (document informel GRVA-05-44), les paramètres à enregistrer par les systèmes de stockage de données pour la

conduite automatisée, le contenu de l'appendice 1 de l'annexe 4, etc. Le secrétariat a produit deux autres révisions au cours de la semaine, qui ont été utilisées par le Groupe de travail pour parvenir à un consensus. Le résultat de la séance sur les systèmes automatisés de maintien dans la voie apparaît dans le document informel GRVA-05-07-Rev.3. Le Groupe de travail a décidé d'utiliser cette version pour préparer sa sixième session.

B. Résultats du groupe de travail informel des prescriptions fonctionnelles applicables aux véhicules automatisés et autonomes

Document(s) : documents informels GRVA-05-40 et GRVA-05-41.

18. L'expert des États-Unis d'Amérique, coprésident du groupe de travail informel des prescriptions fonctionnelles applicables aux véhicules automatisés et autonomes (FRAV) a résumé les travaux du groupe (documents informels GRVA-05-40 et GRVA-05-41). Il a noté que le groupe de travail informel avait tenu deux réunions complètes en parallèle avec celles du groupe informel des méthodes de validation pour la conduite automatisée, qui avaient rassemblé plus de 100 experts. Il a souligné le souci du groupe d'utiliser des termes précis. Le groupe décourageait l'utilisation du terme « autonome » car il était trompeur, et utilisait « minimal » et non « minimum » pour qualifier les manœuvres à risque minimal car elles correspondaient aux conditions de la route et aux meilleures solutions disponibles. En plus d'éviter les blessures ou les décès et de respecter le Code de la route, le groupe a noté d'autres aspects tels que le comportement compatible avec la sécurité et la fluidité de la circulation et l'attention portée aux conséquences économiques telles que la destruction des biens. Il a indiqué que le groupe avait recensé les configurations de véhicules automatisés qui ne correspondaient pas aux définitions des catégories de la résolution spéciale R.S.1. Il a également suggéré que des améliorations au document-cadre sur les véhicules automatisés seraient bientôt nécessaires et a présenté le consensus du groupe sur les prescriptions de haut niveau. Il a pris note des aspects non traités par le document-cadre (c'est-à-dire l'entretien et l'inspection des véhicules, l'éducation et la formation des consommateurs, la résistance aux chocs et la compatibilité, et le comportement des véhicules automatisés après un accident), qui étaient pertinents pour la sécurité fonctionnelle. Il a annoncé les réunions prévues à Paris (avril 2020) et en Californie (septembre 2020).

19. Le Groupe de travail a débattu de l'utilisation correcte de l'expression « domaine de conception fonctionnelle » par rapport à « domaine fonctionnel ». L'expert de la Fédération de Russie a exprimé son soutien aux activités du groupe de travail informel des prescriptions fonctionnelles applicables aux véhicules automatisés et autonomes en se basant sur la terminologie définie par SAE International. Les experts du CEN et de SAFE ont également exprimé leur soutien. Le groupe de travail informel a annoncé qu'un débat approfondi se poursuivrait lors des prochaines réunions.

20. Les experts de la Commission européenne et de l'OICA ont noté l'importance d'impliquer également le Forum mondial sur la sécurité routière (WP.1) dans la terminologie et de les informer sur d'autres activités pertinentes du Groupe de travail.

C. Résultats du groupe de travail informel des méthodes de validation pour la conduite automatisée

Document(s) : document informel GRVA-05-23.

21. L'expert du Japon, coprésident du groupe de travail informel des méthodes de validation pour la conduite automatisée (VMAD), a présenté le document informel GRVA-05-23 qui informe sur les résultats du groupe de travail informel relativement au document-cadre sur les véhicules automatisés. Il a salué la collaboration entre son groupe de travail informel et celui des prescriptions fonctionnelles applicables aux véhicules automatisés et autonomes. Il a rappelé les résultats du groupe concernant les activités relatives aux systèmes automatisés de maintien dans la voie. Il a souligné les travaux en cours sur les méthodes d'évaluation et d'essai existantes et à venir pour la conduite automatisée. Il a annoncé les étapes suivantes fixées pour le groupe et les réunions prévues en 2020.

22. Le Groupe de travail a approuvé le rapport présenté.

D. Résultats du groupe de travail informel des enregistreurs de données de route et des systèmes de stockage des données pour la conduite automatisée

Document(s) : document informel GRVA-05-34.

23. L'expert du Japon, coprésident du groupe de travail informel des enregistreurs de données de route et des systèmes de stockage des données pour la conduite automatisée (EDR/DSSAD), a informé le Groupe de travail des résultats des travaux du groupe. Il a brièvement rappelé les activités liées aux systèmes automatisés de maintien dans la voie déjà présentées ci-dessus au titre du point 4 a) de l'ordre du jour et a également présenté le document informel GRVA-05-34, comportant un examen des activités nationales et régionales existantes ainsi qu'une proposition de voie à suivre pour les systèmes de stockage des données pour la conduite automatisée.

24. Le Groupe de travail a approuvé le rapport présenté.

VI. Véhicules connectés (point 5 de l'ordre du jour)

A. Cybersécurité, protection des données et mises à jour logicielles

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/2,
ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/3,
ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/4,
ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/5,
ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/6 ;
documents informels GRVA-05-02, GRVA-05-04,
GRVA-05-05-Rev.1, GRVA-05-06, GRVA-05-13, GRVA-05-15,
GRVA-05-16, GRVA-05-17, GRVA-05-20, GRVA-05-22,
GRVA-05-26, GRVA-05-27, GRVA-05-29, GRVA-05-33,
GRVA-05-42, GRVA-05-51 et GRVA-05-54.

25. L'expert du Royaume-Uni, Coprésident de l'Équipe spéciale de la cybersécurité et des questions de sûreté des transmissions sans fil (CS/OTA), a présenté les résultats de l'Équipe spéciale. Il a présenté la proposition de projet de Règlement ONU sur la cybersécurité et les systèmes de gestion de la cybersécurité (ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/2 (retiré), ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/3 tel que modifié par le document informel GRVA-05-05). La proposition révisée intégrait une proposition récente de l'Allemagne et de la Commission européenne (par. 5.3.1 à 5.3.3) entre crochets. L'Équipe spéciale prévoyait de fournir d'autres documents accompagnant le Règlement ONU, à savoir une résolution et un document d'interprétation. Ces documents, qui seraient élaborés plus avant lors de la réunion suivante de l'Équipe spéciale, tiendraient compte des enseignements tirés de la phase d'essai de 2019. Les travaux sur un Règlement technique mondial (RTM) ONU devaient commencer.

26. L'expert du Japon a présenté le document informel GRVA-05-20, dans lequel sont proposés des amendements au paragraphe 7.3.8 concernant l'utilisation de modules cryptographiques.

27. L'expert de la Commission européenne a présenté le document informel GRVA-05-22, tendant à préciser les conséquences de l'expiration du certificat des systèmes de gestion de la cybersécurité.

28. L'expert du Japon a présenté le document informel GRVA-05-13, dans lequel sont exprimées de vives objections aux paragraphes 5.3.1 à 5.3.3 tels que proposés, qui fixent des conditions préalables à l'octroi d'homologations de type non conformes à l'Accord de 1958 et présentent un risque pour la souveraineté. L'expert de la Fédération de Russie a exprimé une position similaire et a proposé de rédiger une autre proposition.

29. L'expert de la France a présenté le document informel GRVA-05-29, dans lequel est avancée une solution de rechange aux paragraphes 5.3.1 à 5.3.3 tels que proposés, ainsi qu'une proposition d'amendement au paragraphe 7.4 et à l'annexe 5.

30. L'expert de la Commission européenne a présenté une proposition de compromis (document informel GRVA-05-42) pour les paragraphes 5.3.1 à 5.3.3 tendant à prendre en compte les propositions du Japon et de la France.

31. L'expert de l'OICA a présenté le document informel GRVA-05-33. Il a déclaré que le résultat général de la phase d'essai était la confirmation de l'applicabilité du projet antérieur. Il a expliqué les principales préoccupations de l'OICA au sujet du texte actuel, qui concernaient les modifications importantes de la procédure d'homologation introduites par les paragraphes 5.3.1 à 5.3.3 et les risques majeurs de retard qui y étaient associés.

32. Il a déclaré que les architectures des véhicules existantes n'étaient pas suffisamment prises en compte et a demandé que soient prévues des dispositions transitoires. Il a également déclaré que les dispositions en matière de notification étaient excessives. Il a demandé au Groupe de travail de se pencher sur ces préoccupations et de les régler de façon consensuelle.

33. L'expert de la FIGIEFA a présenté le document informel GRVA-05-15, dans lequel est proposé un processus permettant aux autorités nationales ou régionales de définir des critères de conformité minimums objectifs pour la réglementation de la CEE en matière de cybersécurité et une marche à suivre pour les questions relatives au marché des pièces de rechange.

34. Le Groupe de travail a examiné en détail le document informel GRVA-05-05, en tenant compte des exposés présentés (par. 26 à 32 ci-dessus), notamment les aspects suivants :

a) Le Groupe de travail a débattu du champ d'application du projet de Règlement (en gardant entre crochets les véhicules des catégories S, R, T et O) ;

b) Il a examiné le document informel GRVA-05-17 et a décidé de conserver le paragraphe 1.4 proposé ;

c) Il a convenu que le Règlement et l'Accord de 1958 ne prescriraient pas la reconnaissance mutuelle, entre Parties contractantes, des certificats des systèmes de gestion de la cybersécurité (et des systèmes de gestion des mises à jour logicielles) ;

d) L'expert de Singapour a demandé des précisions concernant les obligations en matière de notification prévues par le projet de Règlement et s'est demandé si ces notifications ne seraient pas partagées uniquement entre les Parties contractantes à l'Accord de 1958. Le Coprésident de l'Équipe spéciale a expliqué que le projet actuel n'imposait pas de notifications relatives aux menaces existantes en matière de cybersécurité. Il existait déjà des plateformes de partage d'informations telles que le Centre d'analyse et de partage d'informations sur les véhicules automobiles (Auto-ISAC) aux États-Unis. Le Groupe de travail a invité l'Équipe spéciale à aborder la question soulevée ;

e) Le Groupe de travail a repris le débat sur les paragraphes 5.3.1 à 5.3.3. L'expert de la Fédération de Russie a expliqué que des dispositions concernant les compétences des services techniques devaient être introduites dans l'annexe 2 à l'Accord de 1958. Il a ajouté que le document informel GRVA-05-42 n'était pas suffisant et que ne pas faire confiance aux autorités d'homologation n'était pas une bonne idée, car cela prendrait du temps et coûterait cher. Il a déclaré que la base de données pour l'échange d'informations concernant l'homologation de type (DETA) pourrait avoir un rôle utile à jouer, que l'Équipe spéciale pourrait être habilitée à tirer des enseignements des homologations de type et à proposer au Groupe de travail des modifications pertinentes du Règlement, le cas échéant, et il a proposé la formulation réglementaire correspondante (document informel GRVA-05-51). L'expert de la République de Corée a déclaré que ces paragraphes pourraient être utilisés à mauvais escient. L'expert du CEN a proposé une procédure de rechange fondée sur la méthode dite des critères communs et a fait référence aux documents WP.29-179-28 et WP.29-179-29. Le Coprésident de l'Équipe spéciale a noté que la méthode des critères communs n'était pas complète. L'expert de la FIA a présenté le document informel GRVA-05-16. Le Groupe de travail a demandé à l'Équipe spéciale de formuler des observations sur

ce document. Il a pris note de la disponibilité du document informel GRVA-05-02, dans lequel est reproduite la norme ISO/SAE DIS 21434, qui traite de certains aspects du projet de Règlement, mais pas de l'aspect relatif à la reconnaissance mutuelle.

35. Le secrétaire a produit une synthèse du projet de Règlement sur la base des contributions reçues au cours de la session (document informel GRVA-05-05/Rev.1). Le Groupe de travail a décidé d'utiliser cette synthèse comme base pour la suite des travaux jusqu'à sa session suivante.

36. L'expert du Royaume-Uni, coprésident du groupe de travail informel, a présenté une proposition de nouveau Règlement ONU sur les mises à jour logicielles et le système de gestion des mises à jour logicielles (ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/4, tel que modifié par le document informel GRVA-05-04 et reproduit dans le document informel GRVA-05-06 dans une version récapitulative). Le groupe informel établirait un document d'interprétation mais une résolution ne serait pas nécessaire.

37. Le Groupe de travail a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/4 tel que modifié par l'annexe III du présent rapport et a demandé au secrétariat de le soumettre (sans crochets) au Forum mondial et au Comité d'administration (AC.1) pour examen et mise aux voix à leurs sessions de juin 2020.

38. L'expert du Royaume-Uni a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/5, dans lequel sont proposées des dispositions relatives aux numéros d'identification des logiciels. Le Groupe de travail a adopté la proposition et a demandé au secrétariat de consulter le Forum mondial sur la meilleure façon de mettre en œuvre ces dispositions dans les Règlements existants.

39. Le Groupe de travail a pris note du rapport sur la phase d'essai établi par l'Équipe spéciale (ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/6) et a débattu de la question de savoir si l'Équipe spéciale de la cybersécurité et des questions de sûreté des transmissions sans fil devrait être renommée groupe de travail informel de la cybersécurité et des questions de sûreté des transmissions sans fil.

B. Considérations juridiques concernant les dispositions techniques applicables pendant la durée de vie du véhicule

Document(s) : document informel GRVA-05-12.

40. Le secrétaire a présenté le document informel GRVA-05-12, dans lequel est évaluée la base juridique des prescriptions relatives à la durée de vie et au cycle de vie prévues par les dispositions de l'Accord de 1958 et les précédents des Règlements ONU.

41. Le Groupe de travail a approuvé le document.

C. Questions diverses

42. Aucun document n'a été présenté au titre de ce point de l'ordre du jour.

VII. Règlement ONU n° 79 (Équipement de direction) (point 6 de l'ordre du jour)

A. Fonction de direction à commande automatique

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/7,
ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/8,
ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/9,
ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/10 ;
documents informels GRVA-05-08/Rev.2, GRVA-05-09/Rev.3,
GRVA-05-24, GRVA-05-30, GRVA-05-47, GRVA-05-50,

GRVA-05-52, GRVA-05-53, GRVA-05-57, GRVA-05-58
et GRVA-05-59.

43. L'expert de l'AVERE a présenté les documents ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/7 et ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/8 (et leurs amendements respectifs dans les documents informels GRVA-05-08 et GRVA-05-24), dans lesquels sont proposés des amendements aux dispositions relatives aux fonctions de direction à commande automatique, en reprenant le débat entamé en septembre 2019. Il a mentionné l'appui apporté par l'expert du Royaume-Uni. Les experts de la Suède et de la France ont fait part de leurs observations. Les experts du Danemark, de la Finlande, de la Norvège et des Pays-Bas ont exprimé leurs préoccupations. L'expert des Pays-Bas a expliqué que les problèmes de dynamique signalés par le constructeur, membre de l'AVERE, n'étaient pas dus aux dispositions du Règlement mais à des choix de conception faits par ce constructeur. Les experts de la Commission européenne, de la Corée et du Royaume-Uni, ainsi que l'expert de l'OICA, ont appuyé les propositions. L'expert de la Fédération de Russie a avancé d'autres propositions (document informel GRVA-05-59) tendant à améliorer le texte. L'expert du Royaume-Uni a présenté le document informel GRVA-05-57, tendant à répondre aux observations formulées par l'expert de la Suède. Le Groupe de travail a examiné toutes les propositions révisées produites par l'expert de l'AVERE au cours de la semaine, mais est restée divisé. Il a décidé d'examiner une proposition révisée à sa sixième session, si le calendrier le permettait.

44. Le Président du Groupe de travail a pris note de la division du Groupe de travail sur cette question. Il a proposé que le Groupe de travail procède à un examen général du Règlement à sa session de septembre 2020.

45. L'expert de l'AVERE a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/9 tel que modifié par le document informel GRVA-05-09. La proposition a fait l'objet d'observations (document informel GRVA-05-58). L'expert des Pays-Bas a fait part de ses préoccupations concernant la proposition, car l'amendement proposé n'améliorait pas la sécurité. Le Groupe de travail a adopté la proposition telle que reproduite à l'annexe IV du présent rapport (sur la base du document informel GRVA-05-09-Rev.3) et a demandé au secrétariat de la soumettre au Forum mondial et au Comité d'administration en tant que complément à la série 03 d'amendements au Règlement ONU n° 79 pour examen et mise aux voix à leurs sessions de juin 2020.

46. L'expert de la CLEPA a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/ GRVA/2020/10, dans lequel sont proposés des amendements aux dispositions applicables aux fonctions de direction à commande automatique de la catégorie B. Le Groupe de travail a adopté la proposition en tant que projet de complément aux séries 02 et 03 d'amendements au Règlement ONU n° 79 et a demandé au secrétariat de les soumettre au Forum mondial et au Comité d'administration pour examen et mise aux voix à leurs sessions de juin 2020.

47. L'expert de l'OICA a présenté le document informel GRVA-05-52, qui introduit le document informel GRVA-05-30 comportant des amendements aux dispositions applicables aux fonctions de direction à commande automatique de la catégorie C.

48. L'expert de la CITA a présenté le document informel GRVA-05-50, comportant des propositions d'amendement à l'annexe 8.

49. L'expert de l'Allemagne a présenté le document informel GRVA-05-53, comportant des propositions d'amendement au paragraphe 5.6.4.7 (situation critique).

50. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat de distribuer les documents informels GRVA-05-30, GRVA-05-50 et GRVA-05-53 sous des cotes officielles à sa session de septembre 2020.

51. L'expert de l'OICA a présenté le document informel GRVA-05-47, dans lequel est exposée une solution de rechange faisant appel à une interface homme-machine pour commander la fonction de parcage à distance. Le Groupe de travail a invité l'expert de l'OICA à soumettre une proposition d'amendement concernant cette nouvelle interface homme-machine pour examen à sa session de septembre 2020.

B. Équipement de direction

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/11 ;
ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/16 ;
document informel GRVA-05-63.

52. L'expert de l'OICA a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/11, dans lequel sont proposés des amendements aux dispositions relatives aux avertissements applicables à la fonction de direction corrective pour les autobus équipés d'un système d'avertissement de franchissement de ligne. Le Groupe de travail a adopté la proposition en tant que projet de complément aux séries 02 et 03 d'amendements au Règlement ONU n° 79 et a demandé au secrétariat de la soumettre au Forum mondial et au Comité d'administration pour examen et mise aux voix à leurs sessions de juin 2020.

53. L'expert de l'OICA a présenté le document informel GRVA-05-63, dans lequel est proposé le document ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/16 tendant à insérer des dispositions relatives à une nouvelle catégorie de fonction de direction pour situations d'urgence (ESF) visant à permettre l'homologation de type des systèmes d'assistance en cas d'urgence (par exemple en cas de problème de santé du conducteur). Le Groupe de travail a décidé de reprendre l'examen de cette proposition à sa session de septembre 2020.

C. Manœuvres télécommandées

54. Aucun document n'a été soumis au titre de ce point de l'ordre du jour.

D. Questions diverses

55. Aucun document n'a été soumis au titre de ce point de l'ordre du jour.

VIII. Systèmes actifs de freinage d'urgence (point 7 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/17 ;
documents informels GRVA-05-35 ; GRVA-05-55 ;
GRVA-05-60 et GRVA-05-64.

56. L'expert du Japon, coprésident du groupe de travail informel des systèmes actifs de freinage d'urgence (AEBS), a présenté les résultats des travaux du groupe (document informel GRVA-05-55). Il a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/17 (modifié par le document informel GRVA-05-35), dans lequel sont proposées des dispositions sur l'évaluation de la fiabilité des systèmes actifs de freinage d'urgence.

57. L'expert de la WBIA a demandé au Groupe de travail de prendre en considération les vélos lors de la réglementation des systèmes actifs de freinage d'urgence. L'expert de la Commission européenne, coprésident du groupe, a invité la WBIA à se joindre aux réunions du groupe et à partager les données concernant les vélos et a annoncé que d'autres propositions d'amendement comprenant un scénario de détection des vélos seraient soumises pour examen en septembre 2020.

58. Le Président du Groupe de travail a rappelé que le Forum mondial faisait de la sécurité des usagers de la route vulnérables l'une de ses priorités. Il a mentionné certains Règlements ONU déjà adoptés par le Forum mondial, dont le récent Règlement ONU n° 151 (Système d'information sur l'angle mort pour la détection des vélos).

59. Le Groupe de travail a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/17 tel que modifié par l'annexe VI du présent rapport (sur la base du document informel GRVA-05-60) en tant que projet de complément aux séries 00 et 01 d'amendements au Règlement ONU n° 152 et a demandé au secrétariat de le soumettre au Forum mondial et au Comité d'administration pour examen et vote à leurs sessions de juin 2020.

60. L'expert de l'OICA a présenté le document informel GRVA-05-64, dans lequel sont proposés des amendements aux dispositions relatives à la désactivation du contrôle électronique de la stabilité qui ont une incidence sur les systèmes actifs de freinage d'urgence. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat de distribuer le document sous une cote officielle à sa session de septembre 2020, et a invité l'expert de l'OICA à envisager de consulter le groupe de travail informel des AEBS à ce sujet.

IX. Règlements ONU n^{os} 13, 13-H, 139 et 140 (point 8 de l'ordre du jour)

A. Système de contrôle électronique de la stabilité

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/12 ;
documents informels GRVA-05-11 et GRVA-05-56.

61. L'expert de l'OICA, rappelant l'objet du document informel GRVA-04-44, a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/12, comportant une proposition d'amendement concernant l'amplitude requise de l'angle normalisé (A) lors de l'exécution de la procédure d'essai « sinus avec palier » décrite dans le Règlement ONU n° 140. Il a expliqué que cet amendement serait nécessaire car la prescription actuelle ne convenait pas à certains équipements de direction futurs dont le rapport de transmission de direction était bas.

62. L'expert de la République de Corée a présenté le document informel GRVA-05-11, dans lequel il est proposé de maintenir l'harmonisation des textes du Règlement ONU n° 140 et du RTM ONU n° 8. Les experts des États-Unis et du Canada ont fait part de leurs observations et ont accepté de revoir la proposition.

63. Le Groupe de travail a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/12 tel que modifié par l'annexe V du présent rapport (sur la base du document informel GRVA-05-56) et a demandé au secrétariat de le soumettre au Forum mondial et au Comité d'administration en tant que projet de complément au Règlement ONU n° 140 pour examen et mise aux voix à leurs sessions de juin 2020. Le Groupe de travail a soutenu l'initiative de la République de Corée, et a invité son représentant à présenter une demande d'autorisation de modifier le RTM ONU n° 8 lors de la session suivante du Comité exécutif de l'Accord de 1998 (AC.3).

B. Ensembles modulaires de véhicules

Document(s) : documents informels GRVA-05-03-Rev.1 et GRVA-05-43.

64. L'expert de l'OICA, au nom du président du groupe de travail informel des ensembles modulaires de véhicules (MVC), a présenté le document informel GRVA-05-43 dans lequel est expliqué le document informel GRVA-05-03 qui comporte une proposition d'amendement au Règlement ONU n° 13 tendant à permettre l'homologation des ensembles modulaires de véhicules en ce qui concerne le freinage. Il a également présenté les voies à suivre qui s'offraient au groupe de travail informel.

65. Le Groupe de travail a approuvé les voies à suivre pour l'avenir (option 1 mentionnée dans le document : « sur la base d'une réunion de groupe ad hoc du groupe de travail informel accueillie par les industriels ») et a encouragé les délégations à communiquer leurs observations au groupe de travail informel sur i) le document informel GRVA-05-03-Rev.1 et ii) la référence à une version plus récente de la norme ISO dans le Règlement ONU n° 13 (ISO 11992-2:2014).

66. Le GRVA a demandé au secrétariat de distribuer le document informel GRVA-05-03-Rev.1 sous une cote officielle à sa session de septembre 2020, à moins qu'un document révisé ne soit soumis par le groupe informel.

C. Précisions

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/13,
ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/14 et Rev.1 ;
documents informels GRVA-05-10, GRVA-05-14,
GRVA-05-38-Rev.1 et GRVA-05-39-Rev.1.

67. L'expert de la Fédération de Russie, rappelant les débats antérieurs sur ce point à la session précédente du Groupe de travail, a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/13, dans lequel sont proposées des précisions concernant l'application des procédures d'essai décrites à l'annexe 7 du Règlement ONU n° 13. Le Groupe de travail a adopté cette proposition et a demandé au secrétariat de la soumettre au Forum mondial et au Comité d'administration en tant que complément à la série 11 d'amendements au Règlement ONU n° 13, pour examen et mise aux voix à leurs sessions de juin 2020.

68. L'expert de la Fédération de Russie a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/14/Rev.1, dans lequel sont proposées des corrections à la version russe du Règlement ONU n° 13. Le Groupe de travail a adopté cette proposition et a demandé au secrétariat de la soumettre au Forum mondial et au Comité d'administration, en tant que rectificatif (en langue russe seulement) à la série 11 d'amendements au Règlement ONU n° 13, pour examen et mise aux voix à leurs sessions de juin 2020.

69. L'expert de la France a présenté le document informel GRVA-05-10, dans lequel sont proposées des précisions au Règlement ONU n° 13-H concernant un nouveau protocole de reconditionnement des garnitures de frein, au cas où la recharge de la batterie ou son remplacement interromprait un essai. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat de distribuer ce document sous une cote officielle à sa session de septembre 2020.

70. L'expert de la CLEPA a présenté le document informel GRVA-05-14, comportant une proposition d'amendement au Règlement ONU n° 13 autorisant l'homologation des systèmes de freinage électromécaniques. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat de distribuer la proposition sous une cote officielle à sa session de septembre 2020.

71. L'expert de l'OICA a présenté le document informel GRVA-05-39-Rev.1, dans lequel est expliqué le document informel GRVA-05-38-Rev.1 comportant une proposition révisée de nouvelle procédure d'essai du système de freinage d'endurance (essai de type IV proposé) pour les véhicules lourds électriques à batterie ou hybrides électriques (y compris les véhicules des catégories M₃ et N₃) ne répondant pas à l'essai de type II-A existant lorsque la batterie de traction est complètement chargée.

72. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat de distribuer la proposition de l'OICA sous une cote officielle à sa session de septembre 2020.

X. Freinage des motocycles (point 9 de l'ordre du jour)

A. Règlement technique mondial ONU n° 3

73. Aucun document n'a été soumis au titre de ce point de l'ordre du jour.

B. Règlement ONU n° 78

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/15.

74. L'expert de l'IMMA a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/15, dans lequel il est proposé d'aligner le Règlement ONU n° 78 (Freinage des motocycles) sur le dernier amendement au RTM ONU n° 3 adopté par le Groupe de travail à sa session de septembre 2019.

75. Le Groupe de travail a adopté la proposition et a demandé au secrétariat de la soumettre (sans crochets) au Forum mondial et au Comité d'administration en tant que projet

de série 05 d'amendements au Règlement ONU n° 78 pour examen et vote à leurs sessions de juin 2020.

XI. Règlement ONU n° 90 (point 10 de l'ordre du jour)

76. Aucun document n'a été présenté au titre de ce point de l'ordre du jour.

XII. Révision 3 de l'Accord de 1958 (point 11 de l'ordre du jour)

A. Application des dispositions pertinentes de la révision 3 de l'Accord de 1958

Document(s) : document informel GRVA-05-65.

77. Le secrétariat, au nom du groupe de travail informel de la base de données pour l'échange d'informations concernant l'homologation de type, a présenté le document informel GRVA-05-65 comportant des informations utiles sur la base de données et ses futures mises à jour, en vue de la promouvoir.

78. Le Groupe de travail a également examiné la demande adressée par le groupe de travail informel à tous les organes subsidiaires du Forum mondial par l'intermédiaire de celui-ci, de réfléchir aux moyens de procéder au marquage de l'identifiant unique et aux marquages supplémentaires (par exemple les dispositions relatives au marquage des pièces de rechange) qui peuvent ne pas être traités par l'identifiant unique, comme indiqué dans le document de travail DETA-36-07 du groupe de travail informel.

B. Homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule

79. Aucun document n'a été soumis au titre de ce point de l'ordre du jour.

XIII. Questions diverses (point 12 de l'ordre du jour)

Document(s) : document informel GRVA-05-61.

80. Le secrétariat a présenté le document informel GRVA-05-61, dans lequel figure une proposition rédigée conjointement avec le Bureau du Groupe de travail concernant les priorités de celui-ci pour 2021. Cette proposition répondait à la demande adressée aux présidents des organes subsidiaires du Forum mondial par le Comité de gestion pour la coordination des travaux (AC.2) de recenser les trois principales priorités et de fournir les calendriers associés pour éclairer les activités de planification stratégique du Comité. Le Groupe de travail a approuvé les trois priorités principales proposées, à savoir prescriptions fonctionnelles applicables aux véhicules automatisés et autonomes, méthodes de validation pour la conduite automatisée, et cybersécurité. Le Groupe de travail a convenu que les délégations pourraient envoyer des observations supplémentaires au Président, en tant que de besoin, jusqu'à la session de mars 2020 de l'AC.2.

Annexe I

•[Anglais seulement]

List of informal documents (GRVA-05-...) considered during the session

<i>No.</i>	<i>(Author) Title</i>	<i>Follow-up</i>
1	(Chair) Running order	D
2	(ISO/SAE) ISO/SAE DIS 21434	D
3r1	(MVC) Proposal for amendments to UN Regulation No. 13	B
4	(TF CS/OTA) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/4	D
5	(TF CS/OTA) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/3	D
6	(TF CS/OTA) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/4 (consolidated)	D
7r3	(IWG on ACSF) Proposal for a new UN Regulation on Automated Lane Keeping System (ALKS)	D
8r2	(AVERE) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/8	D
9r3	(AVERE) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/9	D
10	(France) Suggestion for amendment of UN Regulation No. 13-H	B
11	(Korea) Proposal for amendments to UN GTR No. 8 (Electronic Stability Control)	D
12	(Secretariat) The 1958 Agreement and lifetime/lifecycle considerations	D
13	(Japan) Proposal for amendments to GRVA-05-05	D
14	(CLEPA) Proposal for a Supplement to UN Regulation No. 13 (EMB)	B
15	(FIGIEFA) Explanatory document	D
16	(EGEA/FIA/FIGIEFA/ETRMA) Proposal for a Recommendation	D
17	(FIGIEFA) Proposal for amendments to the draft Regulations on Cyber Security and Software Updates	D
18	(VMAD) Draft Annex 4 on audit/CEL to the new UN Regulation on ALKS	D
19	(VMAD) Draft Appendix on Traffic Critical Scenarios to the Annex on audit/assessment to the new UN Regulation on Automated Lane Keeping systems (ALKS)	D
20	(Japan) Proposal for amendments to GRVA-05-05	D
21	(Japan) TBT notification of the draft Safety Regulations for Motor Vehicles	D
22	(EC) Proposal for amendments to GRVA-05-05	D
23	(VMAD) Status report from the 5th session of the IWG on VMAD	D
24r1	(AVERE) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/7	D
25	(ACSF) Status of the IWG on ACSF	D
26	(CS/OTA) Report on the status of the cyber security and software update process recommendations	D
27	(Secretariat) Proposal for amendments to GRVA-05-05	D
28	(Secretariat) Highlights of the 179th WP.29 session and general information	D
29	(France) Proposal for amendments to GRVA-05-05	D
30	(OICA/CLEPA) Proposal for amendments to UN Regulation No. 79 (Steering Equipment)	B
31	(EDR/DSSAD) Data Storage Requirements for Draft ALKS Regulation	D
32	(Secretariat) Updated and consolidated provisional agenda (incl. informal documents received until 7 Feb. 2020 6.00 p.m.)	D
33	(CLEPA/OICA) Comments to GRVA-05-05 from the CLEPA/OICA experts	D
34	(EDR/DSSAD) Review of the existing national / regional activities and a proposed way forward for DSSAD	D
35	(AEBS) Proposal for amendments to UN Regulation No. 152 (AEBS M1/N1)	D
36	(Germany) Motivation of Cut-In Requirements	D
37	(China) China's comments on the test specifications of ALKS	D
38r1	(OICA) Type IIA for Batterie Electric Vehicles	D
39	(OICA) New Type IV test for vehicles equipped with an electric regenerative endurance braking	D

<i>No.</i>	<i>(Author) Title</i>	<i>Follow-up</i>
	system (UN Regulation No. 13)	
40	(FRAV) Status report - Functional Performance Requirements for Automated Driving Systems and ADS-Equipped Vehicles	D
41	(FRAV) Status report	D
42	(EC) Proposal for amendment to GRVA-05-05	D
43	(MVC) Presentation of draft amendment to UN R13	D
44	(OICA) Avoidance criteria for cut-in situation	D
45	(OICA) Analysis of necessary and proposed requirements for lane change in ALKS Minimal Risk or Emergency Manoeuvres	D
46	(OICA) Proposal for amendments to GRVA-05-07 (as revised)	D
47	(OICA) RCP - Alternative HMI (video)	D
48	(Netherlands) Report "Who is in control?"	D
49	(Netherlands) Presentation "Who is in control?"	D
50	(CITA) Proposal for amendments to the 03 series of amendments to UN Regulation No. 79 (Steering equipment)	B
51	(Russian Federation) Proposal for amendments to GRVA-05-05	D
52	(OICA) Evidence regarding the proposed amendments to UN-R79 ACSF of Category C	D
53	(Germany) Proposal for amendments to the 03 series of amendments to UN Regulation No. 79 (Steering equipment)	B
54	(FIGIEFA) Proposal for amendments to the draft Regulations on Cyber Security and Software Updates	D
55	(AEBS) Proposal from the IWG on AEBS to amend UN Regulation No. 152	D
56	(OICA) Additional proposal for a supplement to UN Regulation No. 140 (ESC)	D
57	(UK) Proposal for amendment to the 03 series of amendments to Un Regulation No. 79 (Steering equipment)	D
58	(Russian Federation) Proposal for amendments to GRVA-05-09-Rev.1	D
59	(Russian Federation) Proposal for amendments to GRVA-05-24	D
60	(GRVA) Adopted amendments to UN Regulation No. 152 (AEBS)	D
61	(Secretariat) GRVA priorities	D
62	(VMAD/SG1a) Necessity of the traffic critical scenarios drafting at SG1a	D
63	(OICA) Proposal for ESF (c) - Emergency Assistance	D
64	(OICA) Proposal for amendments to UN Regulation No. 152	B
65	(DETA) Database for the Exchange of Type Approval documentation	D

Notes:

Administrative follow-up with the documents:

- A Adopted and to be forwarded to WP.29 as informal document.
- B** Resume consideration on the basis of a document with an official symbol.
- C Revised proposal for the next session.
- D Consideration completed.

Annexe II

Liste des groupes de travail informels relevant du GRVA (en février 2020)

<i>Groupe de travail informel</i>	<i>Présidence/Coprésidence</i>	<i>Pays</i>	<i>Mandat courant jusqu'en</i>
Prescriptions fonctionnelles applicables aux véhicules automatisés et autonomes (FRAV)	M. E. Wondimneh ¹	États-Unis	Mars 2020
	M ^{me} C. Chen ¹	Chine	
	M. R. Damm ¹	Allemagne	
Méthodes de validation pour la conduite automatisée (VMAD)	M. T. Onoda ¹	Japon	Décembre 2020
	M. P. Striekwold ¹	Pays-Bas	
	M. I. Sow ¹	Canada	
Cybersécurité et questions de sûreté des transmissions sans fil (CS/OTA)	M. T. Niikuni ¹	Japon	Novembre 2019
	M. D. Handley ¹	Royaume-Uni	
	M ^{me} M. Versailles ¹	États-Unis	
Enregistreurs de données de route et systèmes de stockage de données pour la conduite automatisée (EDR/DSSAD)	M. T. Guiting ¹	Pays-Bas	Novembre 2020
	M. T. Niikuni ¹	Japon	
	M ^{me} J. Doherty ¹	États-Unis	
Fonctions de direction à commande automatique (ACSF)	M. C. Theis ¹	Allemagne	Mars 2020
	M. H. Morimoto ¹	Japon	
Systèmes actifs de freinage d'urgence (AEBS)	M. A. Lagrange ¹	CE	Mars 2020
	M. T. Hirose ¹	Japon	
Ensembles modulaires de véhicules (MVC)	M. A. Gunneriusson	Suède	Mars 2020

¹ Coprésidents du groupe de travail informel.

Annexe III

Amendements apportés au document ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/4

Adopté sur la base du document informel GRVA-05-04 (voir par. 37)

Ajouter un nouveau paragraphe 5.1.1, libellé comme suit :

- « **5.1.1** L'autorité d'homologation ou son service technique doit vérifier, en soumettant un véhicule du type concerné aux essais voulus, que le constructeur a bien mis en œuvre les mesures dont il a fait état. Ces essais doivent être réalisés par l'autorité d'homologation ou par son service technique ou bien en collaboration avec le constructeur sur la base d'un échantillonnage. ».

Paragraphe 7.1.1.7, lire :

- « 7.1.1.7 Un processus permettant de **confirmer la compatibilité d'une mise à jour logicielle, avant sa mise à disposition, avec la configuration du ou des véhicules cibles. Pour cela, il convient de déterminer la dernière configuration logicielle et matérielle connue du ou des véhicules cibles ;** ».

Paragraphe 7.1.1.12, lire :

- « 7.1.1.12 Un processus par lequel le constructeur du véhicule doit pouvoir mettre les informations visées aux paragraphes 7.1.2.3 et 7.1.2.4 à la disposition des autorités d'homologation responsables ou ~~de leurs~~ **des** services techniques. **Ces informations peuvent être demandées aux fins de l'homologation de type, d'une vérification de la conformité de la production, de la surveillance des marchés, d'un rappel ou du contrôle technique périodique.** ».

Paragraphe 7.1.2.4, lire :

- « 7.1.2.4 ~~La documentation sur les liste des~~ véhicules cibles de la mise à jour et ~~sur la vérification de la compatibilité de la configuration enregistrée ou la~~ **confirmation de la compatibilité** de la dernière configuration connue de ces véhicules avec la mise à jour. ».

Paragraphe 7.2.2.5, lire :

- « {7.2.2.5 ~~Le constructeur doit veiller à ce que la garantie soit acquise afin que, dès l'instant où il est lancé, un processus de mise à jour puisse aboutir. Il doit démontrer de manière satisfaisante à l'autorité d'homologation et à son service technique quelles mesures sont prévues pour faire face à une situation dans laquelle il constaterait qu'une mise à jour ne devrait pas être effectuée.~~

Le véhicule doit garantir que les conditions préalables sont remplies avant l'exécution d'une mise à jour logicielle. } ».

Annexe 1, appendice 1, lire :

- « ... aux prescriptions relatives au système de gestion des mises à jour logicielles énoncées au paragraphe 7.1 du Règlement ONU n° [le présent Règlement]... ».

Annexe 4, lire :

- « ... est conforme aux dispositions du Règlement ONU n° [le présent Règlement]... ».

Annexe IV

Amendements apportés au document ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/9

Adopté sur la base du document informel GRVA-05-09-Rev.3.
Les modifications sont indiquées en *italiques* (voir par. 45)

Paragraphe 5.6.4.6.7, lire :

« 5.6.4.6.7 L'indicateur de direction doit rester activé pendant toute la durée de la manœuvre de changement de voie et doit être **automatiquement** désactivé par le système au plus tard 0,5 s après la reprise de la fonction de maintien dans la voie de l'ACSF de catégorie B1 comme décrit au paragraphe 5.6.4.6.6 ci-dessus. **L'indicateur de direction ne doit être désactivé automatiquement par le système que si la manœuvre de changement de voie a été amorcée automatiquement ~~ou~~ et si le dispositif d'allumage des feux n'est pas complètement engagé (position fermée) pendant la manœuvre.** ».

Annexe V

Amendements apportés au document ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/12

Adopté sur la base du document informel GRVA-05-56 (voir par. 63)

Paragraphe 7, lire :

« 7. Prescriptions d'efficacité

Lors de chaque essai effectué dans les conditions prescrites au paragraphe 8 et conformément à la procédure prescrite au paragraphe 9.9, le véhicule, système ESC activé, doit satisfaire aux critères de stabilité directionnelle définis aux paragraphes 7.1 et 7.2, ainsi qu'au critère de réactivité du paragraphe 7.3 lors de chacun de ces essais effectués avec un angle de braquage programmé⁵ de 5A ou plus (mais dans les limites des prescriptions du paragraphe 9.9.4), A étant l'angle de braquage du volant calculé conformément au paragraphe 9.6.1.

Nonobstant ce qui précède, le critère de réactivité est réputé satisfait également lorsque l'angle maximal de braquage défini au paragraphe 9.9.4 et le déplacement latéral prescrit au paragraphe 7.3 sont atteints à un angle de braquage programmé inférieur à 5A.

Si un véhicule a été physiquement soumis aux essais prescrits au paragraphe 8, on peut démontrer que des versions ou variantes de ce même type de véhicule satisfont aux prescriptions en s'appuyant sur une simulation informatique qui respecte les conditions d'essai stipulées au paragraphe 8 et la procédure d'essai décrite au paragraphe 9.9. L'utilisation du simulateur est décrite à l'annexe 1 du présent Règlement. ».

Annexe VI

Amendements apportés au document ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/17

Adopté sur la base du document informel GRVA-05-60.
Les modifications sont indiquées en *italiques* (voir par. 59)

Ajouter un nouveau paragraphe 6.10, libellé comme suit :

- « **6.10** **Fiabilité du système**
- 6.10.1** Chacun des scénarios d'essai ci-dessus – un scénario correspondant à une configuration d'essai, une vitesse du véhicule mis à l'essai et une configuration de charge d'une catégorie (voiture contre voiture, voiture contre piéton) – doit être exécuté deux fois. Si l'un de ces deux essais ne satisfait pas aux prescriptions, il peut être répété une fois. Un scénario d'essai est jugé satisfaisant si deux essais répondent aux prescriptions. Le nombre d'essais insatisfaisants dans une catégorie ne doit pas dépasser :
- 10 % du nombre d'essais effectués pour les scénarios voiture contre voiture ;
 - 10 % du nombre d'essais effectués pour les scénarios voiture contre piéton.
- 6.10.2** La cause principale de tout essai insatisfaisant doit être analysée avec le service technique et annexée au procès-verbal d'essai. Si la cause principale ne peut être imputée à une variation des paramètres de la configuration d'essai, le service technique peut effectuer des essais à d'autres vitesses dans la plage de vitesses définie aux paragraphes 5.2.1.3, 5.2.1.4, 5.2.2.3 ou 5.2.2.4, selon le cas.
- 6.10.3** Dans le cadre de l'évaluation conformément aux dispositions de l'annexe 3, le constructeur doit démontrer, dossier à l'appui, que le système peut satisfaire aux prescriptions. ».
-