



Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

**Forum mondial de l'harmonisation
des Règlements concernant les véhicules****186^e session**

Genève, 8-11 mars 2022

Point 4.8.9 de l'ordre du jour provisoire

**Accord de 1958 : Examen de projets d'amendements
à des Règlements existants, soumis par le GRSG****Proposition de complément 1 à la version originale
du Règlement ONU n° 162 énonçant des prescriptions
techniques uniformes relatives à l'homologation des
dispositifs d'immobilisation et à l'homologation
d'un véhicule en ce qui concerne son dispositif
d'immobilisation****Communication du Groupe de travail des dispositions générales
de sécurité***

Le texte ci-après, adopté par le Groupe de travail des dispositions générales de sécurité (GRSG) à sa 122^e session (ECE/TRANS/WP.29/GRSG/101, par. 82), est fondé sur le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2021/25 tel que modifié par le document informel GRSG-122-13. Il est soumis au Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) et au Comité d'administration de l'Accord de 1958 (AC.1) pour examen à leurs sessions de mars 2022.

* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour 2022 tel qu'il figure dans le projet de budget-programme pour 2022 (A/76/6 (Sect. 20), par. 20.76), 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.



Paragraphe 2.9, lire :

« 2.9 Par “clef”, on entend toute solution mécanique ou électronique conçue et construite pour faire fonctionner un système de verrouillage, lui-même conçu et construit pour pouvoir être actionné par cette solution mécanique ou électronique. ».

Ajouter les nouveaux paragraphes 2.14 à 2.16, libellés comme suit :

« 2.14 Par “utilisateur principal”, on entend un utilisateur habilité à autoriser des clefs numériques. Il peut y avoir plus d’un utilisateur principal.

2.15 Par “clef numérique”, on entend une clef conçue de manière à être transférée sur plusieurs dispositifs par le ou les utilisateurs principaux au moyen de procédures ad hoc.

2.16 Par “proximité immédiate”, on entend une distance inférieure à 6 m. ».

Ajouter le nouveau paragraphe 5.1.11, libellé comme suit :

« 5.1.11 En outre, les clefs numériques doivent satisfaire aux dispositions de l’annexe 9. ».

Annexes :

Ajouter une nouvelle annexe 8, libellée comme suit :

« Annexe 8 (réservé) ».

Ajouter une nouvelle annexe 9, libellée comme suit :

« Annexe 9

Dispositions de sécurité pour les clefs numériques

1. Généralités

La présente annexe a pour objet d’énoncer les prescriptions relatives aux documents à présenter et aux vérifications à effectuer en ce qui concerne les clefs numériques utilisées pour faire fonctionner le dispositif d’immobilisation du véhicule.

2. Définitions

2.1. Par “procédure d’autorisation”, on entend toute méthode visant à fournir la clef numérique pouvant faire fonctionner le dispositif d’immobilisation du véhicule.

2.2. Par “procédure d’annulation”, on entend toute méthode visant à empêcher la clef numérique de faire fonctionner le dispositif d’immobilisation du véhicule.

2.3. Par “limites de fonctionnement”, les limites physiques extérieures (par exemple, la distance) dans lesquelles la clef numérique peut faire fonctionner le dispositif d’immobilisation du véhicule.

3. Documents

Le constructeur du véhicule doit fournir les documents suivants pour l’homologation de type :

3.1 Une description de la procédure d’autorisation ;

3.2 Une description de la procédure d’annulation ;

3.3 Une description des limites de fonctionnement.

3.4 Une description des mesures de sécurité prévues dans le cadre de la procédure d’annulation de la clef numérique pour garantir le fonctionnement du véhicule en toute sécurité.

4. Prescriptions pour un fonctionnement en toute sécurité
 - 4.1 Le transfert d'une clef numérique sur un dispositif ne doit être possible qu'en suivant la procédure d'autorisation.
 - 4.2 Une procédure d'annulation doit être prévue.
 - 4.2.1 L'annulation d'une clef numérique ne doit pas être un facteur d'insécurité.

Une analyse de réduction des risques s'appuyant sur une norme de sécurité fonctionnelle telle que la norme ISO 26262 et sur une norme relative à la sécurité de la fonction attendue telle que la norme ISO/PAS 21448, et présentant les risques pour les occupants du véhicule de l'annulation d'une clef numérique ainsi que la réduction de ces risques du fait de la mise en œuvre des fonctions ou caractéristiques d'atténuation des risques recensés, doit être réalisée.
 - 4.2.2 Le ou les utilisateurs principaux doivent pouvoir connaître le nombre de clefs numériques enregistrées autorisées.
 - 4.3 Limites de fonctionnement du dispositif d'immobilisation :
 - 4.3.1 Le dispositif d'immobilisation ne doit pouvoir être déverrouillé que lorsqu'une clef numérique enregistrée autorisée est détectée à l'intérieur du véhicule, ou à proximité immédiate de celui-ci.
 - 4.3.2 Les prescriptions du paragraphe 4.3.1 ne s'appliquent pas pendant une manœuvre télécommandée ou un parcage télécommandé tels que définis dans le Règlement ONU n° 79.
 - 4.4 Des informations détaillées doivent figurer dans le manuel d'utilisation du véhicule ou pouvoir être obtenues par tout autre moyen de communication à bord du véhicule ; ces informations doivent comprendre au moins :
 - a) La ou les méthodes d'autorisation de la clef numérique ;
 - b) La ou les méthodes d'annulation de la clef numérique.
5. L'efficacité du système ne doit pas être compromise par des cyberattaques, des cybermenaces et des vulnérabilités. L'efficacité des mesures de sécurité doit être démontrée par le respect du Règlement ONU n° 155.
6. Vérification

La vérification du bon fonctionnement de la clef numérique doit être effectuée sur la base des documents fournis par le constructeur tels que décrits au paragraphe 3.
7. Compétence des vérificateurs et des évaluateurs

Les évaluations prévues dans la présente annexe ne doivent être effectuées que par des vérificateurs et des évaluateurs possédant les connaissances techniques et administratives nécessaires à cette fin. Ils doivent notamment être en mesure d'évaluer le respect des normes ISO 26262-2018 (Véhicules routiers – Sécurité fonctionnelle) et ISO/PAS 21448 (Véhicules routiers – Sécurité de la fonction attendue) et d'établir le lien nécessaire avec les questions de cybersécurité conformément au Règlement ONU n° 155 et à la norme ISO/SAE 21434. Cette compétence doit être démontrée par des qualifications appropriées ou des attestations de formations équivalentes. ».