|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | Nations Unies | ECE/TRANS/WP.29/2022/54 | |
| _unlogo | **Conseil économique et social** | | Distr. générale  7 février 2022  Français  Original : anglais, français, russe |

**Commission économique pour l’Europe**

Comité des transports intérieurs

**Forum mondial de l’harmonisation  
des Règlements concernant les véhicules**

**186e session**

Genève, 8-11 mars 2022

Point 4.7.12 de l’ordre du jour provisoire

**Accord de 1958 :  
Examen de projets d’amendements à des Règlements ONU   
existants, soumis par le GRVA**

Proposition de complément 1 au Règlement ONU no 155 (cybersécurité et le système de gestion de la cybersécurité)

Communication du Groupe de travail des véhicules automatisés/autonomes et connectés[[1]](#footnote-2)\*

Le texte ci-après, adopté par le Groupe de travail des véhicules automatisés/autonomes et connectés (GRVA) à sa onzième session (voir ECE/TRANS/ WP.29/GRVA/11, par. 45), est fondé sur le document ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2021/21. 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.

*Paragraphe 7.3.1*, lire :

« 7.3.1 Le constructeur doit disposer d’un certificat de conformité valide pour le système de gestion de la cybersécurité correspondant au type de véhicule à homologuer.

Toutefois, pour les homologations de type délivrées pour la première fois avant le 1er juillet 2024 et pour toutes les extensions de ces homologations, s’il peut donner la preuve que le type de véhicule n’a pas pu être développé conformément au système de gestion de la cybersécurité, il doit démontrer que la cybersécurité a été dûment prise en compte pendant la phase de développement du type de véhicule en question. ».

*Paragraphe 7.3.4*, lire :

« 7.3.4 Le constructeur doit protéger le type de véhicule contre les risques répertoriés dans le cadre de son appréciation des risques et, à cette fin, prendre des mesures d’atténuation proportionnées. Celles-ci doivent comprendre toutes les mesures mentionnées dans les parties B et C de l’annexe 5 qui sont pertinentes au regard des risques répertoriés. Toutefois, si une mesure d’atténuation mentionnée dans la partie B ou C de l’annexe 5 n’est pas pertinente ou suffisante au regard du risque répertorié, le constructeur du véhicule doit s’assurer qu’une mesure de remplacement appropriée est mise en œuvre.

En particulier, pour les homologations de type délivrées pour la première fois avant le 1er juillet 2024 et pour toutes les extensions de ces homologations, le constructeur du véhicule doit s’assurer qu’une mesure de remplacement appropriée est mise en œuvre si une mesure d’atténuation mentionnée dans la partie B ou C de l’annexe 5 n’est pas faisable d’un point de vue technique. Le cas échéant, le constructeur doit communiquer l’évaluation de la faisabilité technique à l’autorité d’homologation. ».

1. \* 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. [↑](#footnote-ref-2)