



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

Dix-huitième session

Genève, 22-26 janvier 2024

Point 5 a) de l'ordre du jour provisoire

Véhicules connectés :**Cybersécurité, mises à jour logicielles et transmissions sans fil****Proposition de complément au Règlement ONU n° 155
(Cybersécurité et système de gestion de la cybersécurité)****Communication des experts de la France, de l'Italie, du Royaume-Uni
de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et de l'International
Motorcycle Manufacturers Association***

Le texte ci-après, établi par les experts de la France, de l'Italie, du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et de l'International Motorcycle Manufacturers Association, vise à étendre le champ d'application du Règlement ONU n° 155 à tous les véhicules de la catégorie L. Les modifications qu'il est proposé d'apporter au texte actuel du Règlement figurent en caractères gras pour les ajouts et biffés pour les suppressions.

* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour 2024 tel qu'il figure dans le projet de budget-programme pour 2024 (A/78/6 (Sect. 20), tableau 20.5), 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. Proposition

Paragraphe 1.1, lire :

« 1.1 Le présent Règlement s'applique, **en ce qui concerne la cybersécurité**, aux véhicules des catégories **L, M, et N et O** ~~en ce qui concerne la cybersécurité.~~ **s'ils sont équipés d'au moins un module de gestion électronique.**

~~Il s'applique également aux véhicules de la catégorie O s'ils sont équipés d'au moins un module de gestion électronique. ».~~

Paragraphe 1.2, supprimer :

~~« 1.2 Le présent Règlement s'applique également aux véhicules des catégories L_6 et L_7 , s'ils sont équipés de fonctions de conduite automatisée de niveau 3 ou plus, telles que spécifiées dans le Document de référence proposant des définitions de la conduite automatisée dans le cadre du WP.29 et des principes généraux pour l'élaboration d'un Règlement ONU sur les véhicules automatisés (ECE/TRANS/WP.29/1140). ».~~

Les paragraphes 1.3 et 1.4 deviennent les paragraphes 1.2 et 1.3.

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 **des véhicules des catégories M, N et O** délivrées pour la première fois avant le 1^{er} juillet 2024, **pour les homologations de type des véhicules de la catégorie L délivrées pour la première fois avant le 1^{er} juillet 2029** et pour toutes les extensions de ces homologations, si le constructeur 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 **des véhicules des catégories M, N et O** délivrées pour la première fois avant le 1^{er} juillet 2024, **pour les homologations de type des véhicules de la catégorie L délivrées pour la première fois avant le 1^{er} juillet 2029** 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. ».

II. Justification

1. L'objectif du Règlement ONU n° 155 est de fournir un cadre international qui régit l'homologation de type des véhicules routiers en ce qui concerne la cybersécurité. Par conséquent, le GRVA devrait s'efforcer d'offrir le champ d'application le plus large possible aux Parties contractantes et de permettre aux constructeurs des véhicules de toutes les catégories pertinentes de demander une homologation de type.

2. Au cours des précédentes sessions du GRVA et de son groupe de travail informel de la cybersécurité et des questions liées aux transmissions sans fil, aucun argument technique

n'a été avancé pour justifier que les véhicules de la catégorie L soient exclus du champ d'application du Règlement. L'exclusion oblige les Parties contractantes et les organisations régionales à utiliser des lois nationales ou régionales sur la cybersécurité pour cette catégorie de véhicule, une situation qui pourrait conduire à des prescriptions divergentes à l'origine de coûts importants pour le secteur.

3. Comme ce qui a été prévu dans la version originale du Règlement (par. 7.3.1 et 7.3.4) pour les véhicules des catégories M et N, les constructeurs de véhicules de la catégorie introduite dans la présente proposition doivent disposer d'un délai suffisant pour démontrer que la cybersécurité a été dûment prise en compte aux fins de l'homologation des types de véhicules dont la phase de développement a débuté avant la mise en œuvre du système de gestion de la cybersécurité du constructeur. Le même délai s'applique aux véhicules de la catégorie L qui entraînent déjà dans le champ d'application du Règlement, ce qui permet de simplifier le libellé du Règlement et de supprimer la référence aux niveaux d'automatisation. Étant donné que le constructeur est toujours tenu de démontrer que la cybersécurité a été dûment prise en compte et de s'assurer que toute autre mesure de remplacement est appropriée, accorder un délai supplémentaire ne devrait causer aucun problème.
