



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

Quinzième session

Genève, 23-27 janvier 2023

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

Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation	1–3	4
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)	4–5	4
III. Points à retenir de la session de novembre 2022 du WP.29 (point 2 de l'ordre du jour)	6	5
IV. L'intelligence artificielle dans les véhicules (point 3 de l'ordre du jour)	7–17	5
V. Véhicules automatisés/autonomes et connectés (point 4 de l'ordre du jour)	18–47	6
A. Résultats attendus du groupe de travail informel des prescriptions fonctionnelles applicables aux véhicules automatisés et autonomes	18–20	6
B. Résultats attendus du groupe de travail informel des méthodes de validation pour la conduite automatisée	21–23	6
C. Résultats attendus du groupe de travail informel des enregistreurs de données de route et des systèmes de stockage des données pour la conduite automatisée	24–25	7
D. Règlement ONU sur les systèmes automatisés de maintien dans la voie	26–28	7
E. Coordination des travaux sur l'automatisation menés par différents groupes de travail	29–37	8
1. Examen des Règlements techniques mondiaux ONU et des Règlements ONU	29–30	8



2.	Collaboration avec le Forum mondial de la sécurité routière	31–37	8
F.	Questions diverses	38–47	9
VI.	Véhicules connectés (point 5 de l'ordre du jour)	48–86	10
A.	Cybersécurité et protection des données.....	48–72	10
1.	Rapport du groupe de travail informel de la cybersécurité et des questions liées aux transmissions sans fil (CS/OTA) sur l'état d'avancement de ses activités.....	48–54	10
2.	Application des dispositions relatives à la cybersécurité.....	55–60	11
3.	Document d'interprétation du Règlement ONU n° 155.....	61–69	11
4.	Véhicules agricoles	70–72	12
B.	Mises à jour logicielles et questions relatives aux mises à jour à distance	73	12
C.	Échanges de données et communication entre les véhicules	74–80	12
D.	Questions diverses	81–86	13
VII.	Systèmes actifs d'aide à la conduite et Règlement ONU n° 79 (point 6 de l'ordre du jour).....	87–103	14
A.	Systèmes actifs d'aide à la conduite	87–93	14
B.	Règlement ONU n° 79 (Équipement de direction)	94–98	15
C.	Questions diverses	99–103	15
VIII.	Systèmes actifs de freinage d'urgence (point 7 de l'ordre du jour).....	104–106	16
IX.	Règlements ONU n°s 13, 13-H, 139 et 140, et RTM ONU n° 8 (point 8 de l'ordre du jour).....	107–117	16
A.	Systèmes de contrôle électronique de la stabilité.....	107–110	16
B.	Systèmes de freinage électromécaniques.....	111–155	17
C.	Précisions.....	116–117	17
X.	Freinage des motocycles (point 9 de l'ordre du jour).....	118–122	18
A.	Règlement technique mondial ONU n° 3.....	119	18
B.	Règlement ONU n° 78	120–122	18
XI.	Règlement ONU n° 90 (point 10 de l'ordre du jour)	123–128	18
XII.	Échange de vues sur les orientations et les activités nationales pertinentes (point 11 de l'ordre du jour).....	129–130	19
XIII.	Révision 3 de l'Accord de 1958 (point 12 de l'ordre du jour)	131–135	19
A.	Application des dispositions pertinentes de la révision 3 de l'Accord de 1958.....	131–134	19
B.	Homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule	135	20
XIV.	Questions diverses (point 13 de l'ordre du jour).....	136–139	20
A.	Organisation des réunions.....	136–137	20
B.	Autres questions.....	138	20
C.	Hommages	139	20

Annexes

I.	List of informal documents (GRVA-15-...) considered during the session	21
II.	Liste des groupes de travail informels relevant du GRVA (janvier 2023)	24
III.	Mandat révisé de l'équipe spéciale des systèmes actifs d'aide à la conduite (ADAS).....	25
IV.	Mandat du groupe de travail informel du contrôle de l'accélération en cas d'erreur de pédale	28
V.	Amendements adoptés à la version originale du Règlement ONU n° 155 (Cybersécurité et système de gestion de la cybersécurité)	30
VI.	Déclarations d'un État membre soumises au secrétariat pour insertion dans le rapport de session	31

I. Participation

1. Le Groupe de travail des véhicules automatisés/autonomes et connectés (GRVA) s'est réuni du 23 au 27 janvier 2023 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), des expertes et experts accrédités des pays ci-après ont participé aux travaux : Afrique du Sud, Allemagne, Australie, Autriche, Canada, Chine, Danemark, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, France, Hongrie, Inde, Italie, Japon, Luxembourg, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République de Corée, République tchèque, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Singapour, Slovaquie, Suède et Suisse. Un expert de la Commission européenne était également présent.

2. Des expertes et experts des organisations non gouvernementales (ONG) et organisations internationales ci-après ont également participé à la session : American Automotive Policy Council (AAPC), Association européenne de la mobilité électrique (AVERE), Association internationale de la construction de carrosseries et de remorques (CLCCR), Comité européen des groupements de constructeurs du machinisme agricole (CEMA), Comité international de l'inspection technique automobile (CITA), European Association of Automotive Suppliers (CLEPA/MEMA/JAPIA), European Association of Internal Combustion Engine Manufacturers (EUROMOT), European Garage Equipment Association (EGEA), European Transport Safety Council (ETSC), European Tyre and Rubber Manufacturers' Association (ETRMA), Fédération internationale de l'automobile (FIA), Fédération internationale des grossistes, importateurs et exportateurs en fournitures automobiles (FIGIEFA), Federation of European Manufacturers of Friction Materials (FEMFM), Forum 21 Institute, International Motorcycle Manufacturers Association (IMMA), Organisation internationale de normalisation (ISO), Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA), Organisation technique européenne du pneumatique et de la jante (ETRTO), SAE International, Securing America's Future Energy (SAFE), Union internationale des télécommunications (UIT) (intervenant également au nom de la Fédération internationale des sociétés d'ingénieurs des techniques de l'automobile (FISITA) et de la communauté internationale du système de navigation (GPS), Union internationale des transports routiers (IRU) et World Bicycle Industry Association (WBIA).

3. Le Président a ouvert la réunion en souhaitant la bienvenue aux 100 représentantes et représentants ayant fait le déplacement ainsi qu'à celles et ceux qui s'étaient connectés à distance par l'intermédiaire du système de téléconférence parrainé par le CASIC (Centre chinois pour l'internationalisation des normes automobiles, basé à Genève).

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

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/1
ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/1/Add.1
Documents informels GRVA-15-01 et GRVA-15-02/Rev.1

4. Le GRVA a examiné l'ordre du jour provisoire établi pour sa quinzième session (ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/1 et Add.1), qu'il a adopté, sans le modifier, tel que reproduit dans le document informel GRVA-15-02/Rev.1, répertoriant tous les documents informels reçus jusqu'au 23 janvier 2023. (On trouvera, à l'annexe I du présent rapport, la liste des documents informels soumis, et, à l'annexe II, celle des groupes de travail informels qui rendent compte au GRVA.)

5. Le GRVA a également accepté l'ordre d'examen des divers points pour la session (GRVA-15-01).

III. Points à retenir de la session de novembre 2022 du WP.29 (point 2 de l'ordre du jour)

Document(s) : (ECE/TRANS/WP.29/1168)
Document informel GRVA-15-03

6. Le secrétariat a présenté le document informel GRVA-15-03, dans lequel figurent les points à retenir de la session de novembre 2022 du WP.29 qui présentent un intérêt pour le GRVA. Il a indiqué que des précisions supplémentaires figuraient dans le rapport de ladite session (ECE/TRANS/WP.29/1168). Il a informé le GRVA des activités menées par d'autres groupes traitant de questions similaires, notamment par le Groupe d'experts chargé d'élaborer un nouvel instrument juridique régissant la circulation des véhicules automatisés. L'expert des États-Unis d'Amérique a incité les experts à consulter le document mentionné par le secrétariat. Le Président a demandé au secrétariat de communiquer au GRVA la liste des points définis lors d'un atelier conjointement organisé par le groupe de travail informel des prescriptions fonctionnelles applicables aux véhicules automatisés et autonomes (groupe FRAV) et le groupe informel d'experts de la conduite automatisée (groupe IGEAD) du Forum mondial de la sécurité routière (WP.1) (voir le document informel GRVA-15-47). Le GRVA a pris note du rapport du secrétariat.

IV. L'intelligence artificielle dans les véhicules (point 3 de l'ordre du jour)

Document(s) : Documents informels GRVA-15-04 et GRVA-15-39

7. L'expert de la FIA a présenté le document informel GRVA-15-04 et a fait part des idées de la FIA sur l'intelligence artificielle (IA) dans le contexte des Règlements concernant les véhicules, en se fondant sur le document informel GRVA-11-03, qui contient une note d'information sur l'IA dans les véhicules ainsi qu'un projet de directive sur l'utilisation de l'IA dans les véhicules. Il a expliqué que le document avait été élaboré à la suite d'échanges bilatéraux avec des professionnels du secteur. L'expert a exprimé les vues de la FIA sur le rôle du consommateur ou conducteur dans ce contexte, sur la nécessité de signaler la présence de la technologie concernée au moment de l'homologation de type des systèmes intégrant l'IA et sur les questions liées à l'IA dans les véhicules devant être traitées par le GRVA.

8. L'expert de l'OICA s'est félicité des échanges tenus avec la FIA. Il a expliqué que l'OICA avait étoffé son document en y ajoutant des définitions ainsi qu'une proposition relative à la poursuite des travaux et a proposé de soumettre un document révisé contenant des définitions relatives à l'IA pour examen à la session suivante. Il a annoncé qu'il souhaitait présenter les idées de l'OICA à la session de mai 2023 du GRVA.

9. L'expert de l'UIT a rappelé que son organisation était l'institution spécialisée des Nations Unies pour les technologies de l'information et de la communication et qu'elle était chargée de la coordination, à l'échelle du système des Nations Unies, d'une initiative intitulée « AI for good » (l'intelligence artificielle au service du bien social), dans le cadre de laquelle le Groupe spécialisé sur l'intelligence artificielle au service de la conduite autonome et de la conduite assistée avait notamment été mis en place. Il a expliqué que l'UIT était prête à collaborer avec l'OICA sur cette question.

10. L'expert du Canada a proposé que la collaboration dans ce domaine se poursuive pendant les réunions du groupe de travail informel de la cybersécurité et des questions liées aux transmissions sans fil (groupe CS/OTA), compte tenu du risque posé par les vulnérabilités en matière de cybersécurité liées à l'IA. L'expert de l'OICA a précisé que la question de l'IA allait au-delà de la cybersécurité.

11. Le GRVA a décidé que les risques en matière de cybersécurité liés à l'IA seraient traités par le groupe CS/OTA.

12. L'expert de l'IRU a demandé si les travaux menés par le GRVA concernaient uniquement les voitures particulières et les véhicules légers. L'expert de la FIA a expliqué

qu'aucune distinction n'avait été faite entre les catégories de véhicules. Le GRVA a rappelé que le Règlement ONU n° 157 s'appliquait également aux véhicules lourds.

13. L'expert de la France a présenté une version actualisée du document informel GRVA-11-39 concernant les activités relatives à l'IA menées en France (GRVA-15-39). Il a décrit en détail les activités menées au titre du « projet Grand Défi » en ce qui concerne l'évaluation des performances et les cas d'utilisation examinés, c'est-à-dire les véhicules ayant un niveau d'automatisation de 4 ainsi que les robots de livraison.

14. Le GRVA a débattu de la portée des activités relatives à l'IA que le WP.29 pourrait mener dans le contexte des Règlements concernant les véhicules. L'expert de l'UIT a proposé que l'accent soit mis sur les applications des systèmes de conduite automatisés (ADS). Le GRVA a réfléchi aux groupes qui pourraient être chargés de ces activités, tels que le groupe CS/OTA ou le groupe de travail informel des systèmes de transport intelligents (ITS), relevant du WP.29.

15. Le GRVA a décidé de poursuivre ses travaux sur l'IA dans le contexte des Règlements concernant les véhicules, conformément au mandat que lui avait confié le WP.29 (GRVA-08-10), et d'informer l'AC.2 des résultats desdits travaux en juin 2023.

16. L'expert de l'Allemagne a suggéré que le GRVA axe ses travaux sur l'élaboration d'une résolution.

17. Le GRVA a invité les délégations à soumettre à l'avance leurs documents sur l'IA afin d'être en mesure de se préparer à les examiner en mai 2023.

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

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

Document(s) : Documents informels GRVA-15-35/Rev.1 et GRVA-15-36

18. L'expert des États-Unis d'Amérique, Coprésident du groupe FRAV, a présenté le document informel GRVA-15-36/Rev.1, qui contient un rapport sur l'état d'avancement des activités du groupe. Il a expliqué quels étaient les résultats intermédiaires attendus du groupe sous six mois, a décrit les activités en cours sur les critères de performance de la fonction de conduite dynamique (DDT), a mentionné les travaux de coordination menés avec le groupe de travail informel des méthodes de validation pour la conduite automatisée (groupe VMAD), fondés sur une matrice des prescriptions relatives aux systèmes de conduite automatisés et des méthodes de validation de ces systèmes, et a rendu compte de l'atelier du groupe IGEAD et du groupe FRAV qui avait eu lieu les 7 et 8 novembre 2022 à La Haye (Pays-Bas), au cours duquel quatre domaines d'intérêt commun avaient été répertoriés.

19. Il a attiré l'attention des participants sur le document informel GRVA-15-36, qui contient des projets de termes et de définitions à l'appui des activités du WP.29.

20. Le GRVA a approuvé le rapport sur l'état d'avancement des activités du groupe FRAV.

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

Document(s) : Documents informels GRVA-15-26 et GRVA-15-38

21. L'expert des Pays-Bas, Coprésident du groupe de travail informel des méthodes de validation pour la conduite automatisée (groupe VMAD), a présenté le document informel GRVA-15-38 : il est brièvement revenu sur les travaux prévus et les résultats attendus jusqu'en juin 2024, a rendu compte des activités menées par le groupe VMAD depuis la session de septembre 2022 du GRVA et a donné des informations sur la collaboration entre

les groupes FRAV et VMAD ainsi que sur les futures réunions du groupe VMAD. Il a indiqué que l'organisation, par le Ministère japonais de l'aménagement du territoire, de l'infrastructure, des transports et du tourisme (MLIT) et le Centre japonais d'internationalisation des normes automobiles (JASIC), de la réunion de décembre 2022 à Tokyo (Japon) avait été remarquable et que le colloque tenu en marge de cette réunion, le dernier jour, avait été intéressant.

22. L'expert du Canada, Coprésident du groupe VMAD, a fait remarquer que les professionnels du secteur étaient moins nombreux qu'avant à assister aux réunions des groupes de travail, ce qui contrastait avec les ambitions affichées par le secteur dans la feuille de route proposée. Il a fait observer que les Parties contractantes avaient à cœur d'assister aux réunions dans l'optique de faire avancer les travaux et a espéré que les professionnels mettraient aussi un point d'honneur à y participer afin de mettre leurs connaissances au service du groupe et de contribuer ainsi à la réalisation des objectifs proposés par le secteur pour 2025. L'expert du Canada a indiqué qu'en marge de la réunion tenue à Tokyo, une séance avec des experts des groupes FRAV et VMAD avait pu être organisée et un petit groupe avait réfléchi aux imbrications des résultats de ces groupes de travail, ce qui avait conduit à l'élaboration d'une matrice d'intégration (voir par. 18). Le GRVA a approuvé le rapport d'activité.

23. Le GRVA a approuvé les travaux du groupe, dont il est rendu compte dans le document informel GRVA-15-26 (version mise à jour du document ECE/TRANS/WP.29/2022/58) aux fins de l'établissement d'orientations relatives à la validation des systèmes de conduite automatisés selon la nouvelle méthode d'évaluation et d'essai. Le GRVA a demandé au secrétariat de soumettre le document informel GRVA-15-26 au WP.29 à sa session de mars 2023.

C. Résultats attendus 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-15-31

24. L'experte des États-Unis d'Amérique, Coprésidente 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 présenté le document informel GRVA-15-31, qui contient des informations actualisées sur les progrès accomplis par le groupe. Elle a indiqué que le groupe EDR/DSSAD réfléchissait à l'objet et au but des systèmes de stockage des données pour la conduite automatisée. Elle est également revenue sur les échanges fructueux tenus à la suite des exposés de la Chine et l'Allemagne concernant leur expérience nationale ainsi que des exposés de l'OICA et du SAE International. Elle a précisé que le groupe se concentrerait avant tout sur l'examen des données à enregistrer, puis se pencherait sur le matériel nécessaire. Elle a annoncé que la prochaine réunion devrait se tenir le 31 janvier 2023. Le GRVA a approuvé le rapport d'activité.

25. L'experte de la Chine a expliqué que la norme nationale chinoise en était au stade de la consultation publique. Elle a indiqué que la possibilité d'enregistrer les flux audio et vidéo à l'intérieur du véhicule avait été envisagée, mais qu'après avoir examiné les aspects techniques et pratiques de cette technologie, le groupe avait estimé qu'elle n'avait pas suffisamment fait ses preuves pour être utilisée aux fins de la surveillance de la conduite et de la sécurité et pouvait causer des problèmes liés à la protection de la vie privée. Elle a expliqué que la norme devait servir à surveiller le fonctionnement ainsi qu'à évaluer et à reconstituer les accidents. Elle a proposé de faire le point avec le groupe ultérieurement.

D. Règlement ONU sur les systèmes automatisés de maintien dans la voie

26. Le Président a rappelé que l'expert des Pays-Bas avait suggéré, à la session de juin 2022 du WP.29, de revoir le titre du Règlement ONU n° 157. L'expert des Pays-Bas a expliqué que son observation était d'ordre général et visait à encourager les organes

subsidiaries du WP.29 à tenir compte de l'évolution attendue ou envisageable des règlements au moment d'en définir le titre.

27. En réponse à une demande, l'expert du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, qui dirige les activités du groupe d'intérêt spécial chargé du Règlement ONU n° 157, a précisé que rien n'avait encore été décidé concernant l'élaboration d'un document d'interprétation dudit Règlement. Il a déclaré que toutes les contributions étaient les bienvenues et qu'il était prêt à organiser une réunion, le cas échéant.

28. Le GRVA a décidé de reporter l'examen de ce point à la session suivante.

E. Coordination des travaux sur l'automatisation menés par différents groupes de travail

Document(s) : Documents informels GRVA-15-37 et GRVA-15-47

1. Examen des Règlements techniques mondiaux ONU et des Règlements ONU

29. L'expert de la France a présenté le document informel GRVA-15-37. Il a rappelé que le WP.29 avait demandé qu'il soit procédé à un examen des Règlements techniques mondiaux (RTM) ONU et des Règlements ONU portant sur leur applicabilité aux systèmes de conduite automatisés. Il a expliqué comment l'apparition des systèmes de conduite automatisés allait sans doute façonner les véhicules et le rôle du conducteur. Il a décrit les activités de l'équipe spéciale de l'applicabilité des Règlements et RTM ONU aux systèmes de conduite automatisés (équipe spéciale FADS) et a rendu compte de l'achèvement de la première évaluation de haut niveau des RTM et Règlements ONU relevant de la compétence du GRVA. L'expert a évoqué les étapes suivantes, dans le cadre desquelles des activités avaient déjà été lancées et se poursuivaient, par l'intermédiaire d'une plateforme de collaboration. Le GRVA a approuvé le rapport d'activité. Les experts de l'Allemagne et des Pays-Bas l'ont informé de l'état d'avancement des travaux des équipes spéciales similaires relevant des autres organes subsidiaires du WP.29.

30. À la demande de l'expert des États-Unis d'Amérique, l'expert de la France a fourni des informations sur le calendrier et la synchronisation avec les autres équipes spéciales. Il a indiqué que le délai fixé (échéance à juin 2023) était serré mais pouvait tout de même être tenu.

2. Collaboration avec le Forum mondial de la sécurité routière

31. L'expert de l'OICA, en sa qualité de Secrétaire du groupe IGEAD, a présenté les résultats de l'atelier conjointement organisé avec le groupe FRAV. Il a présenté la liste des questions d'intérêt commun établie pendant l'atelier et figurant dans le document informel GRVA-15-47.

32. L'expert du Canada s'est déclaré préoccupé par ces travaux. Il a demandé si le WP.1 avait confié des fonctions au groupe IGEAD et souligné que l'atelier sortait du cadre de son mandat. Il a proposé que la collaboration avec le WP.1 soit examinée au niveau du WP.29.

33. L'expert de l'ETSC s'est dit surpris face à cette préoccupation. Il s'est demandé pourquoi il faudrait faire peser des contraintes administratives sur les échanges et a déclaré qu'il y avait lieu de s'en féliciter plutôt que de s'y opposer.

34. L'expert du Canada a dissipé le malentendu en rappelant l'importance qu'il attachait à la collaboration entre les deux groupes et en précisant qu'il souhaitait simplement que les objectifs, les cibles, les délais et des plans soient définis au niveau des Groupes de travail pour favoriser la collaboration.

35. Le GRVA a décidé de ne pas se précipiter et d'examiner les éléments relevant de sa compétence. Il a pris note de la troisième question de la liste, intitulée « Electronic format of traffic rules » (Format électronique des règles de circulation), et a rappelé à ce titre que l'UIT avait proposé d'héberger toutes les règles de circulation dans une base de données centrale. Le GRVA a fait remarquer qu'il incomberait aux Parties contractantes de faire le nécessaire pour garantir que la qualité des données soit suffisante.

36. Le GRVA a pris note des activités qui étaient menées par l'AC.2 concernant la collaboration entre le WP.1 et le WP.29, et certaines délégations ont souligné qu'il importait de structurer ces activités.

37. Le GRVA a également pris note des résultats de l'atelier conjointement organisé par les groupes IGEAD et FRAV (GRVA-15-47) et a recommandé au WP.29 de fournir des orientations sur la voie à suivre concernant la collaboration entre le WP.1 et le WP.29.

F. Questions diverses

Document(s) : Documents informels GRVA-15-15/Rev.2 et GRVA-15-34

38. L'expert de l'UIT a présenté le document informel GRVA-15-15/Rev.2, relatif à la détection du mode de fonctionnement d'un véhicule équipé d'un système de conduite automatisé sur la base d'une communication radio comme alternative à la détection par signalisation lumineuse, option qui était examinée par le Groupe de travail de l'éclairage et de la signalisation lumineuse. Il a rappelé qu'à l'issue des débats tenus à l'occasion de l'atelier conjointement organisé par les groupes FRAV et IGEAD (voir par. 31 ci-dessus), il était ressorti qu'à ce stade, un signal lumineux externe ne serait pas la solution privilégiée aux fins de la détection du mode de fonctionnement d'un véhicule équipé d'un système de conduite automatisé.

39. Le GRVA a décidé de transmettre le document informel GRVA-15-15/Rev.2 au groupe de travail informel des systèmes de transport intelligents (groupe ITS), afin qu'il puisse être examiné dans le cadre des activités liées aux communications entre véhicules.

40. L'expert de l'OICA a présenté le document informel GRVA-15-34, dans lequel les professionnels du secteur saluaient le travail accompli par les groupes FRAV et VMAD et réclamaient que les activités de réglementation soient planifiées. Il a proposé que le GRVA répertorie : a) les résultats des travaux des groupes FRAV et VMAD qui pourraient être utiles à l'élaboration d'un Règlement technique mondial ONU ; b) les résultats qui pourraient être utiles à l'élaboration d'un Règlement ONU ; c) d'autres éléments qui n'étaient pas encore examinés par ces groupes mais qu'il faudrait prendre en compte pour l'élaboration d'une réglementation. Soulignant l'importance de la planification et de l'exécution, il a suggéré la création d'une équipe spéciale chargée de ces tâches.

41. L'expert des Pays-Bas, en sa qualité de Coprésident du groupe VMAD, a dit qu'il n'était pas opposé, sur le principe, à la réalisation de ces objectifs. Il a estimé que le projet des professionnels du secteur visant à mettre au point un système de certification mondial pour les systèmes de conduite automatisés était ambitieux et qu'il fallait s'attendre à des retards, faute de contribution du secteur. Il a estimé que la création d'une nouvelle équipe spéciale gênerait les groupes FRAV et VMAD dans leurs travaux.

42. L'expert de la France a déclaré partager les préoccupations exprimées par les professionnels du secteur concernant l'absence de calendrier et l'omission éventuelle de certains aspects. Il a estimé que l'élaboration d'un ensemble de mesures réglementaires impliquerait la création d'un groupe de rédaction. Il a souligné qu'il était important de prendre en compte les différentes catégories de véhicules et a demandé si les professionnels du secteur pouvaient faire part de leurs besoins dans ce domaine.

43. L'expert du Canada, Coprésident du groupe VMAD, a proposé de conserver l'approche adoptée, qui était générique et neutre sur le plan technologique sans s'attacher à un accord en particulier. Il a confirmé que le Canada ne serait pas favorable à la création d'une équipe spéciale supplémentaire.

44. L'experte de la Commission européenne a demandé combien de temps serait nécessaire pour répondre à la demande du secteur et si les professionnels pouvaient organiser une réunion en petit groupe pour examiner ces questions. Elle a indiqué que le sous-groupe 3 du groupe VMAD avait abordé le sujet mais ne s'était pas prononcé puisque cela n'entraînait pas dans le cadre de ses attributions.

45. L'expert de l'OICA a accueilli avec satisfaction les réponses reçues. En réponse à la question relative aux catégories de véhicules, il a indiqué que les professionnels du secteur

avaient déjà recensé des véhicules qui n'entreraient pas dans les catégories actuelles à l'avenir et qu'ils mettaient la dernière main à des propositions sur la façon de mettre en correspondance les prescriptions avec certaines catégories de véhicules. Il a répondu au Canada qu'aucune décision n'avait encore été prise et que la marche à suivre n'était toujours pas clairement définie concernant la réglementation relative aux systèmes de conduite automatisés. Il a ajouté que les véhicules équipés de ces systèmes ne pouvaient pas être mis en circulation s'ils n'étaient pas couverts par la réglementation. L'expert s'est par ailleurs félicité de l'élaboration d'une matrice (voir par. 18). Il a préconisé qu'un plan soit mis au point aux fins de l'examen de questions telles que les prescriptions relatives à l'audit et au système de gestion de la sécurité. Il a salué la proposition de la Commission européenne et a déclaré que les Parties contractantes devaient s'engager avec détermination dans les futures activités, sur la base des résultats des groupes FRAV et VMAD.

46. Le GRVA a rappelé que les résultats déjà obtenus par les groupes FRAV et VMAD étaient encore trop récents pour permettre d'élaborer un règlement et que le mandat de deux ans servait justement à disposer du recul nécessaire.

47. Le GRVA s'est déclaré prêt à travailler en collaboration avec le GRSG en vue de la définition des catégories de véhicules dans le contexte des systèmes de conduite automatisés.

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

A. Cybersécurité et protection des données

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/5
Documents informels GRVA-15-05, GRVA-15-06, GRVA-15-18,
GRVA-15-21, GRVA-15-27, GRVA-15-28, GRVA-15-42,
GRVA-15-45 et GRVA-15-46

1. Rapport du groupe de travail informel de la cybersécurité et des questions liées aux transmissions sans fil (CS/OTA) sur l'état d'avancement de ses activités

48. L'expert du Japon, en sa qualité de Coprésident du groupe de travail CS/OTA, a présenté le document informel GRVA-15-42 (rapport d'activité), qui résume la teneur des documents informels GRVA-15-05 (proposition d'amendement au Règlement ONU n° 155) et GRVA-15-06 (proposition d'amendement au document d'interprétation du Règlement ONU n° 155). L'expert de la France a appuyé les deux propositions. L'expert de l'OICA a indiqué qu'un questionnaire concernant la gestion des mises à jour logicielles pour les véhicules déjà immatriculés avait été distribué aux participants du groupe. L'expert de l'Allemagne a indiqué au GRVA que son pays avait déjà défini des catégories de mises à jour logicielles pour les véhicules immatriculés (voir par. 73 ci-après).

49. Le GRVA a adopté le document informel GRVA-15-05, tel qu'il figure dans l'annexe V, et a demandé au secrétariat de le soumettre au WP.29 et à l'AC.1 en tant que projet de complément au Règlement ONU n° 155, pour examen et mise aux voix en juin 2023.

50. Le GRVA s'est souvenu que le WP.29 avait prolongé le mandat du groupe CS/OTA jusqu'en novembre 2024 et avait réfléchi son plan de travail.

51. L'expert du Canada a rappelé la proposition qu'il avait faite au titre du point 3 de l'ordre du jour. L'expert de l'Allemagne a appuyé l'idée d'élargir le champ d'action du groupe. L'expert de la France a exprimé le soutien de son pays aux activités du groupe ainsi qu'aux ateliers organisés par l'expert du Japon et par le Secrétaire. L'expert de l'OICA a également déclaré soutenir les activités du groupe.

52. L'expert du Japon, en sa qualité de Coprésident du groupe, a pris note de la décision du GRVA d'élaborer un plan de travail afin d'actualiser le mandat du groupe.

53. Le GRVA a noté que M. D. Handley ne serait plus Coprésident du groupe et a décidé que M. D. Hannah le remplacerait.

54. Le GRVA a demandé au groupe CS/OTA d'élaborer, en vue de sa session suivante, une version actualisée du mandat qui comporterait une liste d'axes de travail assortie d'échéances (jusqu'en novembre 2024 et éventuellement au-delà) et a invité toutes les délégations à se préparer à examiner le document.

2. Application des dispositions relatives à la cybersécurité

55. L'expert du Japon, qui avait organisé les ateliers sur l'application du Règlement ONU n° 155, a présenté le document informel GRVA-15-28, où sont compilées les questions soulevées ainsi que les réponses fournies et les observations formulées par les participants. Il a proposé que le tableau soit publié rapidement en tant que document de travail officiel. Les experts de la France, de l'Allemagne et de l'Italie se sont dits favorables aux activités et ont suggéré que le tableau soit annexé au document d'interprétation du Règlement ONU n° 155.

56. L'expert du Canada a indiqué que son pays avait créé l'outil d'évaluation de la cybersécurité des véhicules au Canada (OECV), destiné à aider les constructeurs de véhicules et les fournisseurs de premier et de deuxième rang à évaluer de manière autonome et à titre volontaire les performances et la résilience des véhicules et des composants en matière de cybersécurité.

57. Le GRVA a dit espérer qu'un RTM ONU serait élaboré dans ce domaine et accueillir avec intérêt les réflexions et les données d'expérience y relatives.

58. L'expert de la Chine a rappelé l'objectif de l'atelier sur la cybersécurité organisé avec les Parties contractantes aux Accords de 1958 et de 1998 et a estimé qu'il avait permis d'obtenir des informations utiles. Il a proposé de poursuivre les échanges.

59. Le GRVA a accueilli avec satisfaction le rapport détaillant les résultats des ateliers sur l'application du Règlement ONU n° 155 (GRVA-15-27), présenté par l'expert du Japon.

60. Le GRVA s'est félicité de la poursuite des ateliers relatifs à l'application des Règlements ONU n°s 155 et 156. Étant donné que le document existant (GRVA-15-28) portait sur les Accords de 1958 et de 1998, et que la coopération mondiale s'accroissait dans le domaine de la cybersécurité et de la gestion logicielle, le GRVA a encouragé l'organisation d'ateliers destinés aux Parties contractantes aux deux Accords.

3. Document d'interprétation du Règlement ONU n° 155

61. L'expert de la France a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/5, qui vise à ajouter une explication concernant la possibilité, pour une Partie contractante, de reconnaître les certificats de conformité du système de gestion de la cybersécurité délivrés par d'autres Parties contractantes. Il a fait savoir que le libellé initial de l'explication avait été actualisé au cours du dernier atelier organisé, dont il a présenté les résultats (document informel GRVA-15-21).

62. Le GRVA a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/5, tel que modifié par les documents informel GRVA-15-21 et GRVA-15-06. Il a prié le secrétariat de soumettre ces documents au WP.29 et à l'AC.1, en tant qu'amendement au document d'interprétation du Règlement ONU n° 155, pour examen et mise aux voix à leurs sessions de juin 2023.

63. L'expert de SAE International a présenté les documents informels GRVA-15-46 et GRVA-15-18, dans lesquels il est indiqué que l'annexe 5 du Règlement ONU n° 155 pourrait donner lieu à une interprétation restrictive pour la conception. Il a noté que cette question avait été examinée par le groupe CS/OTA mais a demandé au GRVA de procéder à un nouvel examen. Il a expliqué que l'authentification cryptographique pouvait être une bonne solution pour limiter la simulation des signaux du Système mondial de navigation par satellite (GNSS) (V2X, messages GNSS), mais qu'elle ne devait pas être mentionnée tant que la technologie n'était pas largement utilisée dans la production.

64. L'expert de l'UIT a donné une nouvelle fois des explications techniques et a confirmé que la technologie n'était pas encore utilisée.

65. L'expert du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord a estimé qu'il y avait un malentendu car le Règlement ONU n° 155 n'imposait l'utilisation d'aucune technologie.

66. L'expert des États-Unis d'Amérique a rappelé les points soulevés jusque-là : a) la méthode citée n'était pas utilisable ; b) aucune méthode de remplacement n'était mentionnée ; c) d'autres technologies pourraient permettre d'atteindre le même niveau de performance.

67. L'expert de la Commission européenne a accepté de réexaminer cette question.

68. L'expert de SAE International a concédé que le Règlement lui-même n'imposait pas cette technologie, mais il a expliqué qu'en pratique, l'exemple pouvait devenir une prescription, comme cela s'était déjà produit pour un fournisseur de deuxième rang.

69. Le GRVA a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa session de mai 2023.

4. Véhicules agricoles

70. L'expert du CEMA a présenté le document informel GRVA-15-45 et a communiqué au GRVA des informations actualisées sur les activités menées en matière de cybersécurité. Il a informé le GRVA des incidences, en Europe, du Règlement ONU n° 155 et de la loi de l'Union européenne (UE) sur la cyberrésilience adoptée en 2022. Il a comparé les deux instruments et a déclaré que la loi sur la cyberrésilience, fondée sur l'autocertification, entraînait davantage de responsabilités pour la chaîne d'approvisionnement que le Règlement ONU n° 155.

71. L'expert de l'Allemagne a relevé des différences notables entre les deux instruments, l'un étant général (horizontal) et l'autre propre au secteur (vertical). L'expert du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord a souscrit à l'analyse de l'Allemagne et a indiqué qu'il souhaitait que les véhicules agricoles soient convenablement réglementés sur le plan de la cybersécurité. Selon lui, une réglementation horizontale était tout à fait adaptée aux appareils ménagers et aux jouets connectés mais ne convenait pas aux véhicules agricoles. L'expert du Danemark était également d'accord. Il a recommandé que le Règlement s'applique aux véhicules de la catégorie T et a suggéré d'en exclure les véhicules tractés de la catégorie S. L'expert de l'Italie a proposé de reporter l'examen de ce point à mai 2023.

72. Le GRVA a décidé de reprendre en mai 2023 le débat sur l'inclusion des véhicules agricoles dans le champ d'application du Règlement ONU n° 155. Plusieurs parties intéressées européennes ont décidé d'évaluer, dans l'intervalle, les incidences de la loi de l'Union européenne sur la cyberrésilience pour le secteur des véhicules et machines agricoles.

B. Mises à jour logicielles et questions relatives aux mises à jour à distance

73. L'expert de l'Allemagne a expliqué que les mises à jour logicielles des véhicules déjà immatriculés pouvaient nécessiter des démarches au niveau national. Il a indiqué que l'autorité allemande d'homologation de type avait défini six cas de figure pour les mises à jour logicielles des véhicules déjà immatriculés, ainsi que les mesures correspondantes, qui pouvaient être consultés à l'adresse suivante : https://www.kba.de/EN/Themen_en/Typgenehmigung_en/Typgenehmigungserteilung_en/Cyber_SoftwareUpdate_en/Cyber_SoftwareUpdate_node_en.html.

C. Échanges de données et communication entre les véhicules

Document(s) : Documents informels GRVA-15-13 et GRVA-15-40

74. L'expert du Japon, Coprésident du groupe ITS, a rappelé que l'expert de la Chine avait proposé, à la session de septembre 2022, que le GRVA harmonise les prescriptions techniques en matière de communication des véhicules. Il a présenté le document informel GRVA-15-40 et expliqué que le WP.29 avait chargé le groupe ITS d'étudier le rôle que le WP.29 et ses organes subsidiaires pouvaient jouer dans la communication des véhicules. Il a

rendu compte en détail des débats tenus lors d'une réunion du groupe ITS consacrée à la question, qui avait eu lieu le 17 janvier 2023. Il a annoncé que les Coprésidents du groupe ITS proposeraient au WP.29, en mars 2023, de créer une équipe spéciale qui serait placée sous l'égide du groupe et chargée d'approfondir la question du rôle que le WP.29 pourrait jouer à cet égard.

75. L'expert des Pays-Bas a accueilli avec satisfaction les résultats de la réunion de janvier du groupe ITS. Il a demandé si la communication de véhicule à véhicule (V2V) et la communication des véhicules en général dépassaient le champ d'action du WP.29, en raison du rôle de l'infrastructure dans ce domaine.

76. L'expert de l'Allemagne a déclaré que des directives relatives à la communication des véhicules ne seraient pas suffisantes et qu'il fallait élaborer un règlement. Il a également suggéré que la priorité soit accordée à la communication de véhicule à véhicule.

77. L'expert de la Chine, du même avis que l'Allemagne, a mentionné le concept de « Vehicle-to-Everything » (V2X) (communication du véhicule avec son environnement).

78. L'expert de l'OICA a lui aussi estimé que la communication de véhicule à véhicule pouvait être examinée en priorité mais qu'il conviendrait, ce faisant, de garder à l'esprit la communication du véhicule avec son environnement, qui pourrait être utile à l'avenir.

79. L'expert de l'UIT a proposé de se pencher sur la proposition de la Chine, étant donné que la communication de véhicule à véhicule relevait de la compétence du WP.29. Si un groupe était créé, il a suggéré que son mandat mette l'accent sur ce type de communication.

80. L'expert de l'UIT a présenté le document informel GRVA-15-13, visant à informer le GRVA des activités menées par le Secteur des radiocommunications de l'UIT en matière de communication entre les véhicules et leur environnement.

D. Questions diverses

Document(s) : Documents informels GRVA-15-16, GRVA-15-16/Add.1, GRVA-15-16/Add.2 et GRVA 15-16/Add.3

81. L'expert de l'ISO a présenté le document informel GRVA-15-16 (et ses additifs), qui porte sur les systèmes de conduite automatisés et les règles de circulation. Il a demandé comment faire pour que les véhicules automatisés puissent tenir compte des règles de circulation à tout moment, à un endroit précis de la route, un jour précis, à une heure précise et pour une catégorie de véhicule donnée. Il a déclaré que plusieurs administrations routières étaient arrivées à la conclusion que les règles de la circulation devaient être disponibles sous forme électronique. Il a présenté le concept de gestion des règles de circulation électroniques (METR).

82. Le GRVA a demandé si cette question allait également être présentée au WP.1.

83. L'expert de la Norvège a demandé si la réglementation électronique de la circulation était une condition préalable à la mise au point des systèmes de conduite automatisés par le secteur.

84. L'expert de l'OICA a souligné que les règles de circulation étaient importantes pour les développeurs et les constructeurs de véhicules car elles devaient être intégrées dans les algorithmes. Il a estimé que le déploiement des systèmes de conduite automatisés et la centralisation des règles de circulation seraient progressifs.

85. L'expert des Pays-Bas a estimé que le stockage centralisé d'un ensemble de règles faciliterait certainement le processus de certification, mais qu'il ne s'agissait pas d'une condition préalable au déploiement des systèmes de conduite automatisés.

86. L'expert de l'UIT a appuyé la déclaration de l'OICA.

VII. Systèmes actifs d'aide à la conduite et Règlement ONU n° 79 (point 6 de l'ordre du jour)

A. Systèmes actifs d'aide à la conduite

Document(s) : Documents informels GRVA-15-43 et GRVA-15-44

87. Le Président de l'équipe spéciale des systèmes actifs d'aide à la conduite (équipe ADAS) a fait état des progrès réalisés par l'équipe dans l'élaboration d'un nouveau Règlement ONU relatif aux systèmes d'aide au contrôle du véhicule. Il a exposé les avantages que pouvaient représenter les systèmes dits « hands off » (sans les mains sur le volant) complétés par des dispositions « eyes on » (sous supervision). Il a décrit les progrès réalisés par l'équipe dans l'élaboration du document de référence et la mise au point de la validation du système. Il a indiqué qu'il restait des questions à résoudre et a donc proposé d'apporter des modifications à la partie « résultats attendus et calendrier » du mandat de l'équipe spéciale (voir le document informel GRVA-15-43). Il a également rendu compte de l'exposé technique fait par l'Association allemande de l'industrie automobile (VDA), membre de l'OICA, sur ses recherches concernant les systèmes actifs d'aide à la conduite (ADAS-17-05).

88. L'expert de l'UIT, s'exprimant au nom de la FISITA, a déclaré que les travaux sur les systèmes d'aide au contrôle du véhicule étaient actuellement l'une des contributions les plus importantes du GRVA.

89. L'expert de l'OICA a proposé de répondre à toute question relative à l'étude de la VDA, le cas échéant. L'expert des Pays-Bas a rappelé que son pays souhaitait qu'il y ait une séparation entre le système de conduite automatisé et le système actif d'aide à la conduite.

90. L'expert du Japon a déclaré que la supervision (« eyes on ») était une question importante, à propos de laquelle il souhaitait recevoir de plus amples informations. Il s'est félicité des résultats de la recherche scientifique dans ce domaine et a encouragé les experts à analyser les données relatives aux accidents, ce qui faciliterait le travail des Parties contractantes. Il a accepté de débattre du système de surveillance du conducteur (DMS) dans le cadre de l'équipe.

91. L'expert du Danemark a signalé que le système de surveillance du conducteur pouvait nécessiter le recours à des caméras et a fait part de ses préoccupations du point de vue de la surveillance des personnes et du respect de la vie privée. L'expert de l'OICA a indiqué que des caméras orientées vers le conducteur avaient été mises en place dans des véhicules en Europe en application du règlement sur la sécurité générale des véhicules de 2019 et qu'elles étaient conformes à la réglementation relative à la confidentialité des données en vigueur dans l'Union européenne.

92. Les experts de l'Allemagne, de la Fédération de Russie, du Japon, du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et d'AVERE ont débattu des stratégies à adopter face à l'existence, dans le nouveau règlement relatif aux systèmes d'aide au contrôle du véhicule, de dispositions semblables à celles du Règlement ONU n° 79, afin qu'il ne soit pas possible d'utiliser un règlement pour contourner les dispositions de l'autre (plus récent). L'expert de la France a comparé ce débat à celui qui a eu lieu au sein du Groupe de travail de la sécurité passive (GRSP) concernant les systèmes de retenue pour enfants visés par le Règlement ONU n° 44, puis par le Règlement ONU n° 129.

93. Le GRVA a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa session suivante. Il a également adopté le calendrier révisé contenu dans le mandat du groupe, tel qu'il figure dans l'annexe III.

B. Règlement ONU n° 79 (Équipement de direction)

Document(s) : (ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2021/9,
ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2021/10,
GRVA-14-24/Rev.1 et GRVA-14-25)
Documents informels GRVA-15-09, GRVA-15-30, GRVA-15-52,
GRVA-15-53 et GRVA-15-54

94. L'expert de l'OICA a proposé de retirer le document ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2011/9, tout en précisant que l'idée proposée demeurerait pertinente et importante pour son organisation. De même, l'expert d'AVERE a retiré le document ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2011/10. Le GRVA a décidé que l'équipe spéciale des systèmes actifs d'aide à la conduite serait aussi chargée de ces questions.

95. L'expert de l'OICA a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/6, tel que modifié par le document informel GRVA-15-30. Il a rappelé le contexte de la proposition, déjà examinée à la quatorzième session du GRVA, et a indiqué qu'en réponse aux observations formulées (GRVA-15-09), une modification avait été proposée (document informel GRVA-15-52). L'expert de la Suède était absent mais avait adressé une lettre, lue par le secrétariat, à l'appui du document ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/6, tel que modifié par le document informel GRVA-15-09.

96. L'expert de l'OICA a présenté le document informel GRVA-15-53, qui contient des dispositions supplémentaires pour un passage automatique en mode veille. Le GRVA a estimé que la fixation d'un délai approprié était une solution envisageable pour garantir que le véhicule avait déjà atteint une voie de circulation normale, mais n'ayant pu arrêter une valeur précise, il avait décidé que le délai pourrait faire l'objet d'un accord entre le constructeur du véhicule et le service technique pendant le processus d'homologation.

97. À la suite du débat, le GRVA est parvenu à un accord sur le document informel GRVA-15-54 et a décidé que la justification et le contexte de la proposition figurant dans le document informel GRVA-15-53 seraient présentés dans son rapport (voir le résumé au paragraphe 96 ci-dessus).

98. Le GRVA a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/6, tel que modifié par le document informel GRVA-15-54, et a demandé au secrétariat de le soumettre, en tant que complément aux séries 03 et 04 d'amendements au Règlement ONU n° 79 (Équipement de direction), au WP.29 et à l'AC.1 pour examen et mise aux voix à leurs sessions de juin 2023.

C. Questions diverses

Document(s) : Documents informels GRVA-15-07/Rev.3 et GRVA-15-22

99. L'expert du Japon a présenté les résultats de la réunion préliminaire organisée en vue de l'élaboration d'un projet de mandat pour un nouveau groupe de travail informel qui serait chargé du contrôle de l'accélération en cas d'erreur de pédale (ACPE) (GRVA-15-22). Il a également présenté le document informel GRVA-15-07, qui contient le projet de mandat.

100. L'expert de l'OICA a annoncé qu'il serait favorable à l'adoption de ce projet, si la création du groupe était approuvée. Il a invité les participants à réfléchir aux différences entre le système actif de freinage d'urgence (AEBS) et l'ACPE, à la nécessité d'inclure les véhicules de catégorie N₁ (souvent conduits par des conducteurs professionnels) dans le champ d'action du groupe, à la compatibilité d'un tel système avec les conventions relatives à la sécurité routière relevant de la compétence du WP.1 et à la nécessité de procéder à un examen approfondi des données provenant d'autres Parties contractantes. L'expert du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord a appuyé le document informel GRVA-15-07. Il a encouragé les experts à transmettre et à examiner les données afin de faciliter les travaux du groupe. Il a indiqué qu'un premier examen des données, effectué à Londres, avait permis de déterminer que les conducteurs professionnels pouvaient également tirer parti de ces systèmes et a donc recommandé de ne pas exclure d'emblée certaines catégories de véhicules.

101. L'expert du Japon a expliqué que la vitesse de fonctionnement constituait la principale différence entre l'AEBS et l'ACPE. Il a attiré l'attention des participants sur le paragraphe 3 du projet de mandat, où il est question de réexaminer les Conventions de Genève et de Vienne sur la sécurité routière, si nécessaire.

102. Dans le document informel GRVA-15-07/Rev.1, il est indiqué que le Japon et l'Allemagne assureront la présidence du groupe, et l'OICA le secrétariat. Le document informel GRVA-15-07/Rev.2 contient une proposition de l'OICA visant à ce que le groupe prenne en compte d'autres catégories de véhicules que les catégories M₁ et N₁.

103. Le GRVA a décidé de demander au WP.29 d'approuver, à sa session de mars 2023, la création du groupe de travail informel de l'accélération en cas d'erreur de pédale. Il a adopté le document informel GRVA-15-07/Rev.3, établi par le secrétariat et figurant dans l'annexe IV du rapport, en tant que mandat et règlement intérieur dudit groupe.

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

Document(s) : (ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/24)
Documents informels GRVA-15-19, GRVA-15-20, GRVA-15-50 et GRVA-15-51

104. L'expert de la France a présenté le document informel GRVA-15-20, en guise d'introduction au document informel GRVA-15-19, qui contient une proposition d'amendement au Règlement ONU n° 152 visant à y ajouter des dispositions relatives à la simulation informatique des essais dynamiques. Il a retracé l'historique de la proposition. L'expert du Japon a estimé que les conditions réelles de circulation devaient être prises en compte dans ce cadre et que les prescriptions relatives à la validation des systèmes actifs de freinage d'urgence (AEBS) pouvaient nécessiter davantage d'essais physiques que ne le prévoyait le libellé actuel.

105. Le GRVA a examiné les projets de versions de synthèse du Règlement ONU n° 152 établis par le secrétariat (GRVA-15-50 et GRVA-15-51) et a formulé des observations.

106. Le GRVA a décidé d'inscrire le document ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/24 (Proposition de nouveau Règlement ONU sur les systèmes de freinage d'urgence en milieu urbain) ainsi que les documents informels GRVA-15-19 et GRVA-15-20 (essais virtuels de l'AEBS) à l'ordre du jour de sa session suivante.

IX. Règlements ONU n°s 13, 13-H, 139 et 140, et RTM ONU n° 8 (point 8 de l'ordre du jour)

A. Systèmes de contrôle électronique de la stabilité

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/2
Documents informels GRVA-15-55 et GRVA-15-56

107. L'expert de la France a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/2, qui contient une proposition visant à imposer l'installation d'un système de contrôle électronique de la stabilité sur les bétonnières de la catégorie N₃ à quatre essieux. Il a souligné que, dans la proposition présentée, l'obligation d'installer la fonction de contrôle électronique de la stabilité s'appliquait à tous les véhicules à quatre essieux et à deux essieux arrière motorisés, ce qui évitait de devoir faire référence aux « bétonnières » dans le Règlement.

108. Le GRVA a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/2, tel que modifié par le document informel GRVA-15-56, en tant que projet de proposition pour la série 13 d'amendements au Règlement ONU n° 13 (Freinage des véhicules lourds) et a demandé au secrétariat de le soumettre au WP.29 et à l'AC.1 pour examen et mise aux voix en juin 2023.

109. L'expert de l'OICA a présenté le document informel GRVA-15-55, qui contient une proposition d'amendement au Règlement ONU n° 140 visant à adapter les dispositions techniques relatives aux systèmes de direction présentant un rapport de démultiplication très faible. L'expert du Canada a annoncé que sa délégation prendrait contact avec l'OICA pour poursuivre les échanges.

110. Le GRVA a demandé au secrétariat de publier le document informel GRVA-15-55 sous une cote officielle à la session de mai 2023.

B. Systèmes de freinage électromécaniques

Document(s) : Documents informels GRVA-15-17 et GRVA-15-49

111. L'expert de la CLEPA a présenté le document informel GRVA-15-49, qui décrit les activités menées par la CLEPA aux fins de l'élaboration de dispositions relatives à l'homologation de type des systèmes de freinage électromécaniques. Il a mentionné le document informel GRVA-15-17, qui indique l'état d'avancement des travaux de la CLEPA concernant l'élaboration d'un amendement au Règlement ONU n° 13.

112. L'expert du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord s'est dit favorable à l'élaboration de dispositions réglementaires qui permettraient la commercialisation de cette technologie. Il a réclamé une plus grande transparence pour les activités similaires portant sur les voitures particulières en lien avec le Règlement ONU n° 13-H.

113. L'expert de la CLEPA a indiqué que l'OICA participait à ces activités. Il a ajouté que des activités similaires étaient bien prévues pour les voitures particulières et que des échanges avaient lieu entre les parties prenantes aux fins de l'alignement des définitions. Il a expliqué que la conception des systèmes pouvait différer selon que les véhicules étaient légers ou lourds, soulignant que le Règlement ONU n° 13 était plus complexe que le Règlement ONU n° 13-H.

114. L'expert de l'Allemagne a pris note avec satisfaction de ces activités et a remarqué que des réunions se tenaient fréquemment sur le sujet. Il a suggéré que le GRVA organise un atelier pour passer en revue les activités et informer les Parties contractantes qui n'y participent pas encore. Les experts du Danemark, des Pays-Bas, de la République tchèque et du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord se sont déclarés intéressés par un tel atelier. L'expert du Japon a proposé que l'atelier soit organisé sous la forme d'une réunion informelle selon des modalités hybrides.

115. Le GRVA a pris note des activités du Groupe de travail de la pollution et de l'énergie (GRPE) concernant la durabilité des batteries. Il a accepté d'organiser un atelier informel sur les systèmes de freinage électromécaniques ouvert à toutes les parties prenantes du GRVA, y compris aux Parties contractantes aux Accords de 1958 et de 1998.

C. Précisions

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/3
Documents informels GRVA-15-08 et GRVA-15-33

116. L'expert de la CLCCR a rappelé l'objet du document ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/3. Après des échanges avec l'OICA, il a demandé que l'examen de ce document soit reporté à la session suivante du GRVA (GRVA-15-33). Le GRVA a donné son accord.

117. L'expert du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord a présenté le document informel GRVA-15-08, qui contient une proposition visant à modifier l'annexe 18 du Règlement ONU n° 13 afin d'aligner, selon les besoins, le texte dudit Règlement ONU sur celui de l'annexe 6 du Règlement ONU n° 79 (Équipement de direction) et à uniformiser l'interprétation des prescriptions de cette annexe. À l'issue du débat, le GRVA a demandé au secrétariat de publier le document sous une cote officielle à sa session de mai 2023.

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

Document(s) : Document informel GRVA-15-32

118. L'expert de la Chine a présenté le document informel GRVA-15-32, qui décrit un nouveau système de freinage pour les motocycles électriques. Il a précisé, en réponse à une demande, que ce nouveau système ne comprendrait qu'un frein électrique sur la roue arrière et pas de frein à friction. L'expert de la CLEPA a demandé si le système prévoyait une résistance au cas où la batterie serait entièrement chargée. L'expert de l'IMMA a expliqué que ce système n'était pas conforme aux définitions du RTM ONU n° 3 et du Règlement ONU n° 78. Le GRVA a indiqué que le système pourrait être présenté lors de l'atelier sur les systèmes de freinage électromécaniques, si nécessaire.

A. Règlement technique mondial ONU n° 3

119. 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/2023/4
Documents informels GRVA-15-29, GRVA-15-41 et GRVA-15-57

120. L'expert des Pays-Bas a présenté le document informel GRVA-15-29 en guise d'introduction au document ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/4, qui contient une proposition d'amendement au Règlement ONU n° 78 visant à ajouter des prescriptions relatives aux systèmes complexes de commande électronique sur le modèle de celles applicables aux voitures particulières. Il a rappelé le contexte de la proposition présentée, laquelle faisait suite à l'adoption, à la session précédente, de critères d'activation du feu de freinage pour les fonctions de freinage à commande automatique. Il a annoncé que l'alignement du texte proposé sur les prescriptions élaborées pour le Règlement ONU n° 13 (GRVA-15-41) se ferait dans un deuxième temps.

121. L'expert du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord a présenté le document informel GRVA-15-41, dans lequel il est proposé d'apporter des modifications au document ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/4 et d'ajouter les nouvelles dispositions relatives à l'audit des systèmes de commande électronique élaborées pour le Règlement ONU n° 13 et son annexe 18 (voir le document informel GRVA-15-08).

122. Après examen, le GRVA a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/4, tel que modifié par le document informel GRVA-15-57, et a demandé au secrétariat de le soumettre au WP.29 et à l'AC.1 en tant que proposition destinée à la série 06 d'amendements au Règlement ONU n° 78 (Freinage (véhicules de la catégorie L)), pour examen et mise aux voix à leurs sessions de juin 2023.

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

Document(s) : Documents informels GRVA-15-14, GRVA-15-24, GRVA-15-25 et GRVA-15-48

123. L'expert de l'Italie a présenté le document informel GRVA-15-48 en guise d'introduction au document informel GRVA-15-14, qui contient une proposition visant à autoriser l'utilisation d'un support numérique (un code QR ou un site Web par exemple) en remplacement des informations actuellement prescrites au paragraphe 6.1.3.4 du Règlement.

124. L'expert de la CLEPA a présenté des observations (GRVA-15-24 et GRVA-15-25).

125. L'expert de la FEMFM est convenu que les supports numériques pouvaient en principe être utilisés mais a précisé qu'ils ne devaient pas remplacer certaines informations figurant à l'intérieur de l'emballage des pièces de rechange.

126. L'expert de l'Allemagne a expliqué que le Règlement ONU n° 129 contenait déjà une disposition similaire mais spécifiait que les informations fournies sous forme électronique devaient être disponibles pendant dix ans. Il s'est demandé ce qui justifiait la durée plus courte (cinq ans) proposée par l'Italie.

127. L'expert de la France a expliqué que les informations pourraient être fournies par l'intermédiaire d'un code QR dans les pays de l'Union européenne, à condition que cela soit précisé dans le Règlement ONU n° 90. L'expert de la Commission européenne a confirmé cette interprétation.

128. L'expert de l'Italie a offert de soumettre une proposition révisée pour examen à la session suivante. L'expert de la FEMFM s'est également porté volontaire pour proposer une seconde option.

XII. Échange de vues sur les orientations et les activités nationales pertinentes (point 11 de l'ordre du jour)

Document(s) : Document informel GRVA-15-23/Rev.1

129. L'expert de l'Allemagne a présenté le document informel GRVA-15-23/Rev.1, qui décrit le cadre juridique allemand relatif au parcage automatisé et indique que la première homologation nationale a été accordée à ce système. Les experts du GRVA ont posé des questions relatives au rôle de l'infrastructure et à la manière dont elle était prise en compte dans le processus d'homologation. L'expert de l'Allemagne a expliqué que les prescriptions nationales s'appliquaient au système dans son ensemble, y compris à l'infrastructure, qui relevait de la responsabilité du demandeur d'homologation. Il a précisé que le premier système homologué portait sur une infrastructure de communication privée et que le parcage automatisé homologué ne dépendait pas du réseau public. L'expert du Danemark a demandé, dans l'hypothèse où un concurrent installerait un système similaire, si une deuxième infrastructure se mettait en place en parallèle et s'il existait un risque d'interférence. L'expert de l'Allemagne n'a pas pu fournir d'informations à ce sujet, faute d'expérience dans ce domaine.

130. Le GRVA a remercié l'Allemagne d'avoir communiqué des informations sur les activités nationales et a invité d'autres experts à faire de même lors des sessions futures.

XIII. Révision 3 de l'Accord de 1958 (point 12 de l'ordre du jour)

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

Document(s) : (Document informel GRVA-14-05/Rev.1)
Documents informels GRVA-15-10 et GRVA-15-11

131. L'expert de l'Allemagne a présenté le document informel GRVA-15-10, dans lequel le groupe de travail informel de la base de données pour l'échange d'informations concernant l'homologation de type (groupe DETA) demandait aux organes subsidiaires du WP.29 de préciser quels règlements ONU permettraient d'utiliser l'identifiant unique (UI) au lieu de la marque d'homologation de type. Il a également présenté le modèle établi par le groupe (GRVA-15-11), que le GRVA pourrait utiliser pour préciser les aspects liés à l'UI.

132. L'expert de la Fédération de Russie a précisé que les Règlements ONU n°s 102 et 142 relevaient, selon lui, du Groupe de travail des dispositions générales de sécurité (GRSG). Il s'est porté volontaire pour remplir le tableau élaboré par le groupe DETA. Les experts de la CLEPA et du CITA ont proposé d'aider l'expert de la Fédération de Russie dans cette tâche. Le GRVA a décidé d'examiner le modèle complété à sa session de mai 2023.

133. Le GRVA a demandé au Président de consulter l'AC.2 à sa session de mars 2023 concernant l'attribution au GRSG des Règlements ONU n°s 102 et 147 (ou de leur maintien sous la compétence du GRVA).

134. Le GRVA a décidé que les experts de la Fédération de Russie, du CITA et de la CLEPA rempliraient le tableau figurant dans le document informel GRVA-15-11 (Identifiant unique) et a demandé au secrétariat de faciliter ce processus.

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

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

XIV. Questions diverses (point 13 de l'ordre du jour)

A. Organisation des réunions

136. Le GRVA a noté que la session suivante du GRVA se tiendrait la même semaine que celle du WP.1.

137. Le GRVA a réfléchi à l'idée d'organiser des sessions en dehors de Genève. Il a décidé que, le cas échéant, il faudrait donner aux participants la possibilité d'y assister à distance.

B. Autres questions

Document(s) : Documents informels GRVA-15-12, GRVA-15-12/Add.1 et GRVA-15-12/Add.2

138. L'expert de l'UIT a exposé les résultats du Groupe spécialisé sur l'intelligence artificielle au service de la conduite autonome et de la conduite assistée (AI4AD). Il a présenté la note de liaison adressée au GRVA, figurant dans le document informel GRVA-15-12, et les rapports figurant dans les documents informels GRVA-15-12/Add.1 (lequel contient une proposition de protocole de données pour la sécurité de la conduite automatisée avec une nomenclature des données pouvant être utilisées aux fins de la surveillance des systèmes de conduite automatisée utilisés) et GRVA-15-12/Add.2 (dans lequel la mise en place de trois projets de surveillance des véhicules automatisés sur trois sites existants est décrite et leur conformité avec les résultats de la consultation publique du Groupe AI4AD relative au dilemme de Molly est évaluée).

C. Hommages

139. Le GRVA a appris qu'Anthony Ainsworth (CLEPA) ne participerait plus à ses sessions. Il l'a remercié pour sa contribution au GRVA et lui a souhaité une heureuse retraite.

Annexe I

[Anglais seulement]

List of informal documents (GRVA-15-...) considered during the session

<i>No.</i>	<i>(Author) Title</i>	<i>Follow-up</i>
1	(Chair) Running order of the fifteenth session of GRVA	A
2/Rev.1	(Secretariat) Consolidated and updated provisional agenda for the 15 th GRVA session	A
3	(Secretariat) General information and highlights from the November 2022 sessions of WP.29/AC.1/AC.2/AC.3/AC.4	C
4	(FIA) Input on A.I. in GRVA	D
5	(CS/OTA) Proposal for a supplement to UN Regulation No. 155 (Cyber Security and Cyber Security Management System)	C
6	(CS/OTA) Proposal for amendments to the Interpretation Document of UN Regulation No. 155 (Cyber Security and Cyber Security Management System)	C
7/Rev.3	(GRVA) Informal Working Group on Acceleration Control for Pedal Error (ACPE)	A
8	(UK) Proposal for amendments to UN Regulation No. 13	B
9	(Germany) Proposal for amendments to document ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/6	C
10	(DETA) Request of the IWG on DETA to GRs to provide clarity on the UN Regulations for which the UI marking may be applied	C
11	(Secretariat) 1958 Agreement - Unique Identifier Proposed actions for the IWG on DETA, GRs and WP.29	C
12	(ITU / FG on AI4AD) Liaison Statement on final list of approved Technical Reports from ITU-T FG-AI4AD	C
12/Add.1	(ITU / FG on AI4AD) Copy of ITU-T Technical Report FGAI4AD-01 "Automated driving safety data protocol –Specification"	C
12/Add.2	(ITU / FG on AI4AD) Copy of ITU-T Technical Report FGAI4AD-03 "Automated driving safety data protocol – Practical demonstrators"	C
13	(ITU / ITU-R WP 5A) Liaison Statement to GRVA on Connected Automated Vehicles	C
14	(Italy) Proposal for amendments to UN Regulation No. 90	C
15/Rev.2	(ITU) Identification of the Status of a Vehicle with ADS	C
16	(ISO/CEN) Automated Vehicles and Traffic Regulations	C
16/Add.1	(ISO/CEN) Management of Electronic Traffic Regulations (METR)	C
16/Add.2	(ISO/CEN) METR intro - Secure Digital Traffic Regulations	C
16/Add.3	(ISO) Copy of Intelligent transport systems - Mobility integration - 'Controlled Zone' management for UVARs using C-ITS	C
17	(CLEPA) Proposal for a supplement to the 12 series of amendments to UN Regulation No. 13 (Heavy vehicle braking)	C
18	(SAE International) Proposal for amendments to the interpretation document of UN Regulation No. 155 (Cyber Security and Cyber Security Management System)	C
19	(France) Proposal for a supplement to UN Regulation No. 152 (Advanced Emergency Braking System for M1 and N1)	C
20	(France) Virtual testing method Use case application	C
21	(Secretariat) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/5	C
22	(Japan) Report of preliminary meeting for ACPE and discussion points in GRVA	C
23/Rev.1	(Germany) Automated Valet Parking (AVP) - Legal Framework and National Approval	C

<i>No.</i>	<i>(Author) Title</i>	<i>Follow-up</i>
24	(CLEPA) Proposal for supplement 12 to the 01 series of amendments to UN Regulation No. 90 (Replacement braking parts)	C
25	(CLEPA) Proposal for supplement 11 to the 02 series of amendments to UN Regulation No. 90 (Replacement braking parts)	C
26	(VMAD) New Assessment/Test Method for Automated Driving (NATM) Guidelines for Validating Automated Driving System (ADS) – amendments to ECE/TRANS/WP.29/2022/58	A
27	(NTSEL) Report of the workshop on UN R155 implementation	C
28	(NTSEL/secretariat) Questions and Answers/Comments derived from the Workshop on the implementation of UN Regulation No. 155 (Updated, 13 January 2023)	C
29	(Netherlands/IMMA) “Complex Electronic Control Systems” Annex in UN Regulation No. 78 (ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/4)	A
30	(CLEPA/OICA) Proposal for amendments to UN Regulation No. 79 03 and 04 series (Steering Equipment)	C
31	(EDR/DSSAD) Activities/Deliverables of IWG on EDR/DSSAD	C
32	(China) Introduction of the MC electrical brake technology and regulation applicability discussion	C
33	(CLCCR/CLEPA/OICA) Proposal to postpone the consideration of document ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/3	C
34	(CLEPA/OICA) Planning of next step in order to achieve the „Roadmap 2025“ target - View from Industry	C
35/Rev.1	(FRAV) Status Report	C
36	(FRAV) Terms and Definitions Developed under the Draft FRAV Guidelines on ADS Safety Requirements	A
37	(TF on FADS) Reviewing GRVA Regulations And GTRs On Their Fitness For ADS	C
38	(VMAD) Status Report of Informal Working Group on Validation Methods for Automated Driving	C
39	(France) PRISSMA - French « Grand Défi program » : AI Assessment pillar	C
40	(Secretariat) 5th Session of IWG on ITS	C
41	(UK) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/4	C
42	(CS/OTA) Status report of the IWG on CS/OTA	C
43	(TF on ADAS) Amendments to the ADAS Task Force Deliverables and Timings	C
44	(TF on ADAS) Report of the TF on ADAS for the 15th GRVA Session	C
45	(CEMA) CEMA input for the evaluation of UN Regulation No. 155 and the EU Cyber-Resilience Act and the needs of the agricultural vehicle and machinery sector	C
46	(SAE International) SAE proposal to UNECE WP.29 GRVA related to CS/OTA	C
47	(Secretariat) Information on areas of common interests identified (during the FRAV-IGEAD workshop in November 2022)	C
48	(Italy) Proposal for amendments to UN Regulation No. 90	C
49	(CLEPA) Status report Electro Mechanical Brakes (UN Regulation No. 13)	C
50	(Secretariat) Draft consolidated version of UN Regulation No. 152 - Revision 1	C
51	Secretariat) Draft consolidated version of UN Regulation No. 152 - Revision 2	C
52	(CLEPA/OICA) Proposal for amendments to UN Regulation No. 79 series 03 and 04 (amendments to GRVA-15-30)	C
53	(OICA) Proposal for amendments to GRVA-15-52	C
54	(Secretariat) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/6	C
55	(OICA) Proposal for amendments to UN Regulation No. 140 Electronic Stability Control (ESC) Systems	B
56	(Secretariat) Proposal for the 13 series of amendments to UN Regulation No. 13	A

<i>No.</i>	<i>(Author) Title</i>	<i>Follow-up</i>
57	(Heavy vehicle braking) (Secretariat) Proposal for the 06 series of amendments to UN Regulation No. 78 (Braking of Category L vehicles)	A

Notes:

Administrative follow-up, for the secretariat, with the informal documents:

- A Adopted;
- B Distribute with an official symbol at the next session;
- C Consideration completed;
- D Resume consideration at the next session.

Annexe II

Liste des groupes de travail informels relevant du GRVA (janvier 2023)

<i>Groupe de travail informel</i>	<i>Président(e)/Coprésident(e)s</i>	<i>Pays</i>	<i>Fin de mandat</i>
Prescriptions fonctionnelles applicables aux véhicules automatisés et autonomes (FRAV)	M ^{me} C. Chen ¹ M. R. Damm ¹ M. E. Wondimneh ¹	Chine Allemagne États-Unis	Juin 2024
Méthodes de validation pour la conduite automatisée (VMAD)	M. I. Sow ¹ M. T. Nonaka ¹ M. P. Striekwold ¹	Canada Japon Pays-Bas	Juin 2024
Cybersécurité et questions liées aux transmissions sans fil (CS/OTA)	M. T. Niikuni ¹ M. D. Hannah ¹ M ^{me} M. Wondimneh ¹	Japon Royaume-Uni États-Unis	Novembre 2024
Enregistreurs de données de route et systèmes de stockage des données pour la conduite automatisée (EDR/DSSAD)	M. T. Nonaka ¹ M. T. Guiting ¹ M ^{me} J. Doherty ¹	Pays-Bas Japon États-Unis	Juin 2024
Contrôle de l'accélération en cas d'erreur de pédale	À déterminer	Allemagne Japon	Mai 2024

¹ Coprésident(e)s du groupe de travail informel.

Annexe III

Mandat révisé de l'équipe spéciale des systèmes actifs d'aide à la conduite (ADAS)

A. Mandat

1. L'équipe devrait se concentrer sur les systèmes actifs d'aide à la conduite (ADAS). Elle se penchera sur la simplification du Règlement ONU n° 79 et, si nécessaire, élaborera un nouveau Règlement ONU sur les systèmes actifs d'aide à la conduite en mettant l'accent sur les systèmes jusqu'au niveau 2¹.
2. Le champ d'application du nouveau Règlement ONU devrait en principe comprendre les véhicules des catégories M, N et O. Il est admis que des prescriptions spécifiques à la catégorie du véhicule ou au système peuvent être nécessaires compte tenu des limitations techniques.
3. L'équipe ADAS doit élaborer une définition des systèmes actifs d'aide à la conduite dans laquelle est précisée la différence entre ces systèmes et la conduite automatisée ou les technologies conventionnelles. L'équipe spéciale ADAS examinera les définitions figurant dans la réglementation (par exemple, le Règlement ONU n° 79), les normes et les documents informels.
4. L'équipe ADAS s'attellera aux tâches suivantes :
 - a. Présenter les cas d'utilisation qui devraient être envisageables sur le marché dès aujourd'hui et dans les années à venir ;
 - b. Réfléchir à la définition, à la classification et à l'étendue des fonctions des systèmes actifs d'aide à la conduite ;
 - c. Veiller à ce que les cas d'utilisation et les fonctions soient examinés sous réserve d'une évaluation de la sécurité visant à garantir, maintenir et, si possible, renforcer la sécurité routière ;
 - d. Examiner et régler les questions actuelles sur les systèmes actifs d'aide à la conduite dans le Règlement ONU n° 79 et les autres règlements pertinents, en prenant en considération notamment les propositions existantes pour les fonctions de direction à commande automatique (ACSF) de la catégorie A (stationnement télécommandé), de la catégorie B₁ (maintien dans la voie) et de la catégorie C (changements de voie et fonction d'atténuation des risques) ;
 - e. Élaborer des prescriptions fonctionnelles et d'évaluation générales en matière de sécurité applicables aux systèmes actifs d'aide à la conduite, ainsi qu'aux combinaisons de ces systèmes, pour lesquels un fabricant demande une homologation². Il sera possible de s'appuyer sur des principes généraux pour mieux distinguer les systèmes d'aide des fonctions de conduite automatisée en vue de tirer des prescriptions générales. Sur la base des cas d'utilisation décrits et de l'examen des questions actuelles dans le contexte du Règlement n° 79, élaborer et proposer des prescriptions particulières qui pourraient, en plus de l'approche générique, être pertinentes pour certains cas d'utilisation ;
 - f. En ce qui concerne les systèmes actifs d'aide à la conduite, l'équipe accordera une attention particulière à la conduite partagée entre le conducteur et le véhicule, qui suppose de bien prendre en considération les éléments suivants :
 - L'interface homme-machine (IHM) (harmonisation, saillance, absence d'ambiguïté et responsabilités, par exemple) ;

¹ Tels que définis dans le document ECE/TRANS/WP.29/1140, p. 1 à 3.

² Approche semblable à celle développée par les groupes FRAV et VMAD pour les véhicules automatisés (à partir du niveau 3 de la SAE).

- Les facteurs humains (phénomènes hors boucle, implication et vigilance du conducteur, confusion, niveau de confiance, ergonomie, utilisation impropre et dépendance, par exemple) ;
 - Les informations communiquées à l'utilisateur (fonctionnement du système, capacités et limites, par exemple).
5. Sur la base des résultats obtenus au point 3, l'équipe ADAS se demandera s'il convient d'élaborer un projet de nouveau Règlement ONU axé sur ces systèmes pour le contrôle longitudinal et latéral du véhicule et/ou de modifier le Règlement ONU n° 79 en tenant compte des dispositions actuelles dudit Règlement en la matière.
 6. Dans le cadre de l'élaboration de ses propositions, l'équipe ADAS tiendra compte des données existantes, des résultats de recherche, de la réglementation et des normes non contraignantes disponibles.
 7. L'équipe ADAS tiendra pleinement compte des faits nouveaux et travaillera en étroite coopération avec les autres groupes de travail informels du GRVA, parmi lesquels les groupes FRAV et VMAD.
 8. Le texte réglementaire devra, dans toute la mesure possible, être axé sur les résultats et être technologiquement neutre. Les spécifications techniques seront, autant que faire se peut, élaborées de manière neutre par rapport au système d'évaluation de la conformité (homologation de type et autocertification).

B. Règlement intérieur

1. L'équipe ADAS rendra compte au GRVA et sera ouverte à tous les experts participant aux activités du WP.29.
2. Elle sera encadrée par deux coprésident(e)s et un(e) secrétaire.
3. Sa langue de travail sera l'anglais.
4. Tous les documents ou propositions devront être soumis au (à la) secrétaire dans un format numérique approprié, une semaine avant chaque réunion. L'équipe peut refuser d'examiner un point ou une proposition qui lui aurait été soumis ultérieurement.
5. L'ordre du jour et les documents de travail seront communiqués à tous les membres de l'équipe avant chaque réunion programmée. Pour cela, ils seront publiés sur le site Web pertinent de la CEE.
6. Les décisions seront prises par consensus. À défaut, les coprésident(e)s présenteront les différents points de vue au GRVA. Ils(elles) pourront demander l'avis du GRVA si nécessaire.
7. L'équipe rendra compte régulièrement des résultats de ses travaux au GRVA, si possible sous la forme d'un document informel présenté par les coprésident(e)s.

C. Résultats attendus et calendrier

1. Dans le cadre de la première phase d'activités, l'équipe ADAS devra établir des textes réglementaires destinés à :
 - a. Finaliser les propositions relatives au Règlement ONU n° 79 laissées en suspens, en tenant compte des propositions existantes, en vue de leur examen et de leur adoption éventuelle par le GRVA à la session de septembre 2021 ;
 - b. En parallèle, élaborer une première proposition de prescriptions fonctionnelles et d'évaluation générales en matière de sécurité applicables aux systèmes actifs d'aide à la conduite, sous la forme d'un nouveau Règlement ONU et/ou d'amendements au Règlement ONU n° 79, qui sera soumise au GRVA pour examen à la session de mai 2023, et au plus tard en septembre 2023, et ;

- c. Sous réserve de l'accord du GRVA, finaliser le nouveau Règlement ONU et/ou les amendements au Règlement ONU n° 79 en vue de leur examen et de leur adoption éventuelle par le GRVA à la session de janvier 2024 ou à la session suivante.
2. Dans le cadre d'une deuxième phase, si les Parties contractantes à l'Accord de 1998 le souhaitent, l'équipe ADAS pourra élaborer un Règlement technique mondial compatible avec l'Accord de 1998 pour examen et adoption éventuelle par le GRVA à la session de septembre 2023. Le champ d'activité de l'équipe ADAS peut être élargi sur demande, sous réserve de l'accord du GRVA.

Annexe IV

Mandat du groupe de travail informel du contrôle de l'accélération en cas d'erreur de pédale

A. Mandat

1. Le groupe de travail informel du contrôle de l'accélération en cas d'erreur de pédale (groupe ACPE) établira un projet de proposition visant à élaborer un nouveau Règlement sur le contrôle de l'accélération en cas d'erreur de pédale applicable aux véhicules des catégories M₁ et N₁ [, et éventuellement à d'autres catégories de véhicules.] et aux systèmes connexes destinés à prévenir ou à atténuer les collisions avec des objets ou d'autres usagers de la route.
2. Le groupe s'attellera en particulier aux tâches suivantes :
 - a) Élaborer des propositions en tenant compte des données et études existantes. À ce titre, il devrait examiner les normes établies, la réglementation en vigueur dans d'autres territoires et les programmes pour l'évaluation d'automobiles neuves (NCAP) ;
 - b) Définir des prescriptions d'efficacité de pointe, surtout s'agissant de collisions impliquant des objets, des véhicules ou des piétons, de la vitesse d'activation et du déclenchement de l'activation (détection d'objets, détection d'un danger de collision, vitesse d'actionnement de la pédale d'accélération), sur la base des résultats des travaux décrits ci-dessus.
3. Le groupe tiendra compte des faits nouveaux et travaillera en coopération avec les autres groupes de travail subsidiaires du Forum mondial et leurs groupes de travail informels. Il vérifiera la cohérence avec les conventions relatives à la circulation routière (Convention de Genève de 1949 et Convention de Vienne de 1968), si nécessaire.
4. Les textes devront, dans toute la mesure possible, être axés sur les résultats et être technologiquement neutres.
5. Le groupe remettra le projet complet de nouveau Règlement ONU sur le contrôle de l'accélération en cas d'erreur de pédale en vue de la session de mai 2024 du GRVA.
6. Une fois la tâche ci-dessus accomplie, si les Parties contractantes à l'Accord de 1998 le souhaitent, le groupe pourra élaborer un Règlement technique mondial compatible avec l'Accord de 1998 pour examen et adoption éventuelle par le GRVA.

B. Règlement intérieur

1. Le groupe rendra compte au GRVA et sera ouvert à tous les experts participant aux activités du WP.29.
2. Il sera encadré par deux coprésidents (Japon et Allemagne) et un secrétaire (OICA).
3. Les coprésidents pourront inviter des experts (à leur discrétion), y compris des personnes ne participant pas aux activités du WP.29, à contribuer à l'élaboration des normes techniques.
4. La langue de travail du groupe sera l'anglais.
5. Tous les documents ou propositions devront être soumis au secrétaire du groupe dans un format électronique approprié, avant la réunion. Le groupe peut refuser d'examiner un point ou une proposition qui n'a pas été annoncé cinq jours ouvrables avant la réunion.
6. L'ordre du jour et les documents de travail seront distribués à tous les membres du groupe avant chaque réunion programmée.

7. Les décisions seront prises par consensus. À défaut, les coprésidents du groupe présenteront les différents points de vue au GRVA. Ils pourront demander l'avis du GRVA si nécessaire.
8. Le groupe rendra compte régulièrement des résultats de ses travaux au GRVA, si possible sous la forme d'un document informel présenté par les coprésidents.
9. Tous les documents seront distribués sous forme numérique. Les documents de séance devraient être remis au secrétaire pour qu'il puisse les publier sur le site Web prévu à cet effet.
10. La décision finale concernant les propositions appartient au WP.29 et aux Parties contractantes.

Annexe V

Amendements adoptés à la version originale du Règlement ONU n° 155 (Cybersécurité et système de gestion de la cybersécurité)

Sur la base du document informel GRVA-15-05 (voir par. 49)

Partie A de l'annexe 5, deuxième ligne de la première colonne du tableau A1, point 4, lire :

4.3.2 Menaces pour les véhicules liées à leurs voies de communication	4	Simulation de messages ou de données reçus par le véhicule	4.1	Simulation de messages par usurpation d'identité (messages V2X de prise de conscience coopérative ou de coordination coopérative des manœuvres, messages GNSS, etc.)
			4.2	Attaque Sybil (visant à simuler d'autres véhicules pour faire croire qu'il y en a beaucoup sur la route)

Partie B de l'annexe 5, première ligne du tableau B1, lire :

Référence du tableau A1	Menace liée aux voies de communication des véhicules	Réf.	Atténuation des risques
4.1	Simulation de messages (messages V2X de prise de conscience coopérative ou de coordination coopérative des manœuvres, messages GNSS, etc.) par usurpation d'identité	M10	Le véhicule doit vérifier l'authenticité et l'intégrité des messages qu'il reçoit.

Annexe VI

Déclarations d'un État membre soumises au secrétariat pour insertion dans le rapport de session

[Anglais seulement]

“At the outset, Denmark express full solidarity with Ukraine and the Ukrainian people.

We condemn in the strongest possible terms Russia's acts of aggression against Ukraine, a grave violation of international law and the UN Charter. President Putin's unjustified and unprovoked attack undermines international peace and security.

We deplore the loss of human life and suffering caused and demand that Russia immediately ceases these acts of aggression in the entire territory of Ukraine and fully complies with international law.”
