


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-septième session

Genève, 25-29 septembre 2023

**Rapport du Groupe de travail des véhicules automatisés/
autonomes et connectés sur sa dix-septième session**

Table des matières

| | <i>Paragraphes</i> | <i>Page</i> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|-------------|
| I. Participation | 1–2 | 4 |
| II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour) | 3–4 | 4 |
| III. Points à retenir de la session de juin 2023 du WP.29 (point 2 de l'ordre du jour) .. | 5 | 4 |
| IV. Véhicules et intelligence artificielle (point 3 de l'ordre du jour) | 6–8 | 5 |
| V. Véhicules automatisés/autonomes et connectés (point 4 de l'ordre du jour)..... | 9–56 | 5 |
| A. Résultats attendus du groupe de travail informel des prescriptions fonctionnelles applicables aux véhicules automatisés et autonomes | 9–10 | 5 |
| B. Résultats attendus du groupe de travail informel des méthodes de validation pour la conduite automatisée..... | 11–13 | 5 |
| 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 | 14–24 | 6 |
| D. Règlement ONU sur les systèmes automatisés de maintien dans la voie | 25–29 | 7 |
| E. Coordination des travaux sur l'automatisation menés par différents groupes de travail..... | 30–41 | 7 |
| 1. Applicabilité des RTM ONU et des Règlements ONU aux systèmes de conduite automatisés | 30–38 | 7 |
| 2. Sous-catégories de véhicules en fonction des systèmes de conduite automatisés..... | 39–41 | 8 |
| F. Questions diverses | 42–56 | 8 |



| | | | |
|-------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|----|
| VI. | Véhicules connectés (point 5 de l'ordre du jour) | 57-76 | 10 |
| | A. Cybersécurité et protection des données..... | 57-65 | 10 |
| | 1. Rapport du groupe de travail informel de la cybersécurité et des questions liées aux transmissions sans fil..... | 57-60 | 10 |
| | 2. Inclusion des véhicules des catégories L, S, R et T dans le champ d'application du Règlement ONU n° 155..... | 61-65 | 10 |
| | B. Mises à jour logicielles et questions relatives aux mises à jour à distance | 66 | 11 |
| | C. Échanges de données et communication entre les véhicules | 67 | 11 |
| | D. Questions diverses | 68-76 | 11 |
| VII. | Systèmes actifs d'aide à la conduite et Règlement ONU n° 79 (point 6 de l'ordre du jour)..... | 77-88 | 12 |
| | A. Systèmes actifs d'aide à la conduite | 77-84 | 12 |
| | B. Règlement ONU n° 79 (Équipement de direction) | 85-86 | 13 |
| | C. Contrôle de l'accélération en cas d'erreur de pédale | 87 | 14 |
| | D. Questions diverses | 88 | 14 |
| VIII. | Systèmes actifs de freinage d'urgence (point 7 de l'ordre du jour)..... | 89-91 | 14 |
| | A. Règlements ONU n°s 131 et 152..... | 89-90 | 14 |
| | B. Système d'avertissement de franchissement de ligne | 91 | 15 |
| IX. | Règlements ONU n°s 13, 13-H, 139 et 140, et RTM ONU n° 8 (point 8 de l'ordre du jour)..... | 92-102 | 15 |
| | A. Systèmes de contrôle électronique de la stabilité..... | 92-95 | 15 |
| | B. Systèmes de freinage électromécaniques..... | 96-99 | 15 |
| | C. Précisions..... | 100-102 | 16 |
| X. | Freinage des motocycles (point 9 de l'ordre du jour)..... | 103-104 | 16 |
| | A. RTM ONU n° 3..... | 103 | 16 |
| | B. Règlement ONU n° 78..... | 104 | 17 |
| XI. | Règlement ONU n° 90 (point 10 de l'ordre du jour)..... | 105 | 17 |
| XII. | Échange de vues sur les orientations et les activités nationales pertinentes (point 11 de l'ordre du jour)..... | 106-108 | 17 |
| XIII. | Révision 3 de l'Accord de 1958 (point 12 de l'ordre du jour) | 109-110 | 18 |
| | A. Application des dispositions pertinentes de la révision 3 de l'Accord de 1958..... | 109 | 18 |
| | B. Homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule | 110 | 18 |
| XIV. | Élection du Bureau (point 13 de l'ordre du jour) | 111-112 | 18 |
| XV. | Questions diverses (point 14 de l'ordre du jour)..... | 113-120 | 18 |
| | A. Stratégie du Comité des transports intérieurs en matière d'atténuation des changements climatiques..... | 113-114 | 18 |
| | B. Organisation des réunions..... | 115 | 18 |
| | C. Programme de travail..... | 116 | 19 |
| | D. Autres questions..... | 117-118 | 19 |
| | E. Hommages | 119-120 | 19 |

Annexes

| | | |
|------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| I. | List of informal documents (GRVA-17-...) considered during the session | 20 |
| II. | Liste des groupes de travail informels relevant du GRVA (en septembre 2023) | 22 |
| III. | Modifications apportées au document ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/25 | 23 |
| IV. | Observations du GRVA sur le plan du projet de stratégie du CTI sur l'atténuation des changements climatiques | 24 |
| | Appendice à l'annexe IV | 26 |

I. Participation

1. Le Groupe de travail des véhicules automatisés/autonomes et connectés (GRVA) s'est réuni du 25 au 29 septembre 2023 à Genève, sous la présidence de M. R. Damm (Allemagne). Conformément à l'article premier du Règlement intérieur (document ECE/TRANS/WP.29/690/Rev.2) du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29), des représentantes et représentants accrédités des pays suivants ont participé aux travaux : Afrique du Sud, Allemagne, Autriche, Canada, Chine, Danemark, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, France, Inde, Italie, Japon, Lituanie, Luxembourg, Norvège, Pays-Bas, Pologne, République de Corée, République tchèque, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Slovaquie, Suède, Suisse et Zimbabwe. Une représentante de la Commission européenne était également présente.

2. Des représentantes et représentants des organisations non gouvernementales et des organisations internationales ci-après ont assisté à la session : American Automotive Policy Council (AAPC), Association européenne de la mobilité électrique (AVERE), European Agricultural Machinery Organization (CEMA), International Motor Vehicle Inspection Committee (CITA), European Association of Automotive Suppliers (CLEPA/MEMA/JAPIA), Organisation technique européenne du pneumatique et de la jante (ETRTO), European Transport Safety Council (ETSC), European Association of Internal Combustion Engine and Alternative Powertrain Manufacturers (EUROMOT), Federation of European Manufacturers of Friction Materials (FEMFM), Institute of Electrical and Electronics Engineers (IEEE), Fédération internationale de l'automobile (FIA), Forum 21 Institute, International Motorcycle Manufacturers Association (IMMA), Union internationale des transports routiers (IRU), Organisation internationale de normalisation (ISO), Union internationale des télécommunications (UIT), Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA), International Road Federation (IRF) et SAE International.

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

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/16
Documents informels GRVA-17-01/Rev.1 et GRVA-17-02/Rev.1

3. Le GRVA a examiné l'ordre du jour provisoire établi pour sa dix-septième session (ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/16). Il a adopté, sans modification, la version figurant dans le document informel GRVA-17-02/Rev.1, laquelle tient compte des documents informels reçus avant le 25 septembre 2023 à midi (On trouvera à l'annexe I du présent rapport la liste de tous les documents informels soumis et à l'annexe II la liste des groupes de travail informels qui rendent compte au GRVA.).

4. Le Groupe de travail a également approuvé l'ordre d'examen des points de l'ordre du jour pour la session (document informel GRVA-17-01/Rev.1).

III. Points à retenir de la session de juin 2023 du WP.29 (point 2 de l'ordre du jour)

Document(s) : (ECE/TRANS/WP.29/1173)
Document informel GRVA-17-03

5. Le secrétariat a présenté les points à retenir de la session de juin 2023 du WP.29 ayant un intérêt pour le GRVA (document GRVA-17-03). Il a renvoyé les participants au rapport de ladite session (document ECE/TRANS/WP.29/1173) pour plus de précisions. Le GRVA a pris note de l'exposé du secrétariat.

IV. Véhicules et intelligence artificielle (point 3 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/17
Documents informels GRVA-17-04, Rev.1, Rev.2 et GRVA-17-26

6. Le représentant de l'OICA a présenté une proposition de projet de résolution visant à fournir des orientations sur l'intelligence artificielle dans le contexte des véhicules routiers (document ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/17, tel que modifié par le document informel GRVA-17-04), établie avec l'appui du secrétariat. Cette proposition comprenait un préambule, des définitions propres à l'intelligence artificielle applicables dans le contexte des règlements concernant les véhicules, un examen des cas d'utilisation dans les véhicules et une analyse des effets que l'intelligence artificielle pouvait avoir sur la nouvelle méthode d'évaluation et d'essai de la conduite automatisée.

7. Les délégations de l'Allemagne (GRVA-17-26), du Canada, de la Commission européenne, des États-Unis d'Amérique et de la France ont formulé des observations. Les représentants de l'AVERE, de la FIA et de l'UIT ont réservé un accueil favorable à la proposition. Le représentant de l'OICA a soumis une version révisée tenant compte des observations reçues (GRVA-17-04/Rev.1). Comme suite à la tenue de discussions bilatérales, il a, par la suite, soumis une version finale représentant l'aboutissement des consultations tenues tout au long de la semaine (GRVA-17-04/Rev.2).

8. Le GRVA a décidé de soumettre le document ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/17, tel que modifié par le document GRVA-17-04/Rev.2, en tant que document informel destiné à la session de novembre 2023 du WP.29, l'idée étant de communiquer des informations sur les travaux menés au titre de ce point de l'ordre du jour et d'obtenir des orientations sur la suite à y donner.

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-17-33 et GRVA-17-34

9. Le représentant des États-Unis d'Amérique, qui assurait la coprésidence du groupe de travail informel des prescriptions fonctionnelles applicables aux véhicules automatisés et autonomes (groupe FRAV), a dressé un état des lieux des travaux du groupe (GRVA-17-34). Il a présenté des directives relatives aux prescriptions réglementaires et aux critères vérifiables de validation de la sécurité des systèmes de conduite automatisés (Guidelines for Regulatory Requirements and Verifiable Criteria for Automated Driving System Safety Validation), un document informel (GRVA-17-33) où figure, en complément du libellé proposé à la session de mai 2023, une section consacrée à l'interface humain-machine (IHM).

10. Le GRVA a approuvé le document et a demandé au secrétariat de le soumettre au WP.29 en tant que document informel pour examen à la session de novembre 2023.

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

Document(s) : Documents informels GRVA-17-32 et GRVA-17-39

11. Le représentant des Pays-Bas, qui assurait la coprésidence du groupe de travail informel des méthodes de validation pour la conduite automatisée (groupe VMAD), a donné un bref aperçu des travaux menés par le groupe et des résultats attendus d'ici à juin 2024 (GRVA-17-32). Ces travaux étaient axés sur deux piliers, à savoir les activités des quatre sous-groupes et la collaboration avec le groupe FRAV.

12. Le représentant du Canada, qui assurait la coprésidence du groupe VMAD, a fait rapport sur les résultats obtenus jusque-là par le groupe de coordination FRAV/VMAD (GRVA-17-39). Il a indiqué que le groupe avait fait des progrès concernant l'élaboration de définitions, la structure des objectifs fixés et la matrice destinée à mettre en relation les prescriptions de sécurité et les principes de validation.

13. Le représentant de l'OICA a dit espérer que toutes les parties susceptibles d'être intéressées par cet axe de travail pourraient participer aux activités à venir. Le représentant du Japon, qui assurait la vice-présidence du GRVA, s'est félicité des activités menées par le groupe FRAV, par le groupe VMAD et par le groupe de coordination. Il s'est engagé à appuyer les travaux afin qu'un document final soit mis à disposition en juin 2024.

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-17-28

14. La représentante des États-Unis d'Amérique, qui assurait la coprésidence du groupe de travail informel des enregistreurs de données de route et des systèmes de stockage des données pour la conduite automatisée (groupe EDR/DSSAD), a fait le point (GRVA-17-28) sur les progrès réalisés par le groupe. Elle a notamment présenté une vue d'ensemble des trois systèmes visés par le groupe, à savoir les enregistreurs de données de route, les enregistreurs de données de route destinés aux systèmes de conduite automatisés et les systèmes de stockage des données pour la conduite automatisée.

15. Le représentant de l'OICA a demandé s'il fallait un enregistreur spécial pour les systèmes de conduite automatisés ou si l'enregistreur était déjà compris dans les systèmes de stockage des données pour la conduite automatisée. Il a également demandé si le groupe s'était intéressé aux systèmes de stockage embarqués et aux systèmes de stockage à distance.

16. La Coprésidente a répondu qu'à l'avenir, le stockage des données pourrait avoir lieu à distance, mais que, pour l'heure, seuls les systèmes embarqués étaient concernés par le Règlement ONU n° 160.

17. Le représentant de l'UIT a relevé que, tout comme les systèmes de conduite automatisés, les systèmes d'aide au contrôle du véhicule s'appuieraient à la fois sur des systèmes de stockage des données pour la conduite automatisée et sur des systèmes de surveillance en fonctionnement et de notification. Il a demandé si les travaux étaient coordonnés à cet égard.

18. Le représentant de l'OICA a précisé que les systèmes de stockage des données pour la conduite automatisée concernaient les systèmes de conduite automatisés et non les systèmes actifs d'aide à la conduite.

19. Faisant écho à la question de l'UIT, le représentant de la Chine s'est interrogé concernant l'utilisation des enregistreurs de données de route et des systèmes de stockage des données pour la conduite automatisée dans le cadre des systèmes actifs d'aide à la conduite.

20. La Coprésidente a confirmé que les systèmes de stockage des données pour la conduite automatisée étaient bel et bien destinés aux systèmes de conduite automatisés. Elle a ajouté que son groupe avait déjà conseillé le GRVA concernant les dispositions du Règlement ONU n° 157 et se ferait un plaisir de l'aider à nouveau pour ce qui était des systèmes d'aide au contrôle du véhicule.

21. Le GRVA a trouvé cette idée intéressante et a invité l'équipe spéciale des systèmes actifs d'aide à la conduite à se rapprocher du groupe EDR/DSSAD au besoin.

22. Le représentant de l'OICA s'est inquiété du volume de données que les deux types de systèmes (systèmes de stockage des données pour la conduite automatisée et systèmes de surveillance en fonctionnement et de notification) pourraient être amenés à transmettre hors du véhicule.

23. La Coprésidente a dit comprendre les préoccupations des constructeurs et a fait savoir que le groupe réfléchirait à la quantité de données réellement indispensable. En réponse à l'affirmation de l'OICA selon laquelle il n'était pas nécessaire d'avoir recours à des enregistreurs de données de route dans le cadre des systèmes de conduite automatisés, elle a rappelé que cette utilisation figurait dans le mandat confié au groupe par le WP.29. Elle a toutefois expliqué que, si le groupe parvenait à la même conclusion, il la ferait figurer dans son rapport final.

24. Le GRVA a approuvé le compte rendu.

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

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/19

25. Le représentant des Pays-Bas a présenté une proposition d'amendement au Règlement ONU n° 157 (ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/19), qui visait à aligner le mode de renvoi au Règlement ONU n° 10 (Compatibilité électromagnétique) sur le libellé figurant dans les autres Règlements et comprenait la suggestion du représentant de la France destinée à clarifier les conditions d'essai des systèmes automatisés de maintien dans la voie.

26. Le représentant de l'OICA a fait savoir que le Groupe de travail de l'éclairage et de la signalisation lumineuse (GRE) était en train d'établir une nouvelle série (07) d'amendements au Règlement ONU n° 10, laquelle porterait sur la compatibilité électromagnétique appliquée aux systèmes de conduite automatisés.

27. Le représentant de la France a rappelé les raisons ayant conduit à l'élaboration de la proposition. Il a offert de demander au GRE son avis sur la question à sa session d'octobre 2023 à des fins d'harmonisation.

28. Le représentant de l'OICA a expliqué qu'en pratique, il était difficile de mener des essais relatifs à la compatibilité électromagnétique en laboratoire en activant le système automatisé de maintien dans la voie étant donné que le véhicule ne l'activait pas en dehors du domaine de conception fonctionnelle.

29. Le GRVA a prié le secrétariat de consulter le GRE et d'établir une version révisée sur la base des documents ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/19 et ECE/TRANS/WP.29/2023/131.

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

1. Applicabilité des RTM ONU et des Règlements ONU aux systèmes de conduite automatisés

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/18
Document informel GRVA-17-29

30. Le représentant de la France, qui assurait la coprésidence de l'équipe spéciale de l'applicabilité des Règlements et RTM ONU aux systèmes de conduite automatisés (équipe FADS), a fait rapport sur les activités menées (GRVA-17-29). Il a replacé les travaux dans leur contexte et en a détaillé l'objectif, puis a présenté le rapport final sur la première phase (ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/18). Il a aussi donné des informations détaillées sur les phases auxquelles il était proposé que l'équipe s'attelle ensuite.

31. Le représentant du Japon a demandé pourquoi l'équipe proposait de commencer à modifier les Règlements n°s 13, 13-H et 79 pour les véhicules bimodes alors qu'il n'avait pas fallu le faire pour les systèmes automatisés de maintien dans la voie.

32. Le représentant des États-Unis d'Amérique a rappelé que lors de la première phase, le groupe était chargé de répertorier les obstacles à l'application des Règlements techniques mondiaux (RTM) ONU et des Règlements ONU aux systèmes de conduite automatisés, pour ensuite les éliminer lors d'une deuxième phase. Il a également rappelé que le groupe FRAV n'avait pas défini les véhicules bimodes.

33. Le représentant de l'UIT a précisé que les véhicules bimodes étaient ceux qui permettaient le transfert du contrôle.
34. Le représentant de la France a indiqué que les véhicules équipés d'une fonction de stationnement automatisé seraient également associés à cette catégorie.
35. Les représentants du Canada et des États-Unis d'Amérique ont formulé des mises en garde concernant l'emploi du terme « bimode ».
36. Le GRVA s'est souvenu que ce terme avait été employé dans le cadre des orientations énoncées dans le document informel GRVA-14-54/Rev.1, à l'époque où les activités avaient débuté, mais ne figurait effectivement pas dans les lignes directrices et Règlements relevant de sa compétence.
37. Il a décidé que la priorité de l'équipe FADS serait de passer en revue les Règlements ONU n^{os} 13-H, 13 et 79 en se concentrant sur les véhicules disposant à la fois de systèmes de conduite automatisés et d'un équipement normal destiné à la conduite manuelle.
38. Le GRVA a approuvé le rapport du groupe (ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/18).

2. Sous-catégories de véhicules en fonction des systèmes de conduite automatisés

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/28
Document informel GRVA-17-37
(Document informel GRVA-16-47)

39. Le représentant de l'OICA a rappelé quel était l'objet du document informel GRVA-16-47, soumis en mai 2023. Il a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/28 (modifié par le document informel GRVA-17-37), contenant une proposition d'amendement détaillée visant à l'ajout de nouvelles sous-catégories de véhicules correspondant aux véhicules équipés d'un système de conduite automatisé. Il a proposé que le GRVA et le Groupe de travail des dispositions générales de sécurité (GRSG) organisent un atelier conjoint destiné à faciliter l'achèvement de ces travaux.
40. Plusieurs délégations ont trouvé la proposition utile mais ont relevé que le nombre de sous-catégories était élevé. Elles ont souligné qu'il fallait s'intéresser non seulement aux besoins techniques relevant du WP.29 mais aussi aux interactions administratives sortant du cadre du WP.29.
41. Le GRVA a pris note des règles applicables à la modification de la Résolution spéciale n^o 1 mais était d'avis que rien n'empêchait l'établissement de documents, y compris par des ONG, aux fins de la tenue d'échanges. Favorable à l'idée d'organiser un atelier conjoint avec le GRSG, lancée par l'OICA, il a accepté que l'OICA présente le document à la session suivante du GRSG.

F. Questions diverses

Document(s) : Documents informels GRVA-17-24 et GRVA-17-38

42. La représentante de la Commission européenne a présenté le document informel GRVA-17-24, soumis par la Commission européenne et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord. Elle est revenue sur les activités menées par les groupes FRAV et VMAD et a répété que le groupe de coordination devait achever ses travaux avant juin 2024. En outre, elle a évoqué les exposés de la Commission européenne et du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord dans lesquels il était question des ambitions de chacun s'agissant de la réglementation des systèmes de conduite automatisés et du calendrier y relatif. Enfin, elle a proposé la création d'une équipe spéciale des systèmes de conduite automatisés qui serait chargée d'élaborer un Règlement ONU sur l'ADS (équipe ADS) et a présenté un projet de mandat pour cette équipe.
43. La représentante des États-Unis a rappelé que l'approche qui avait été adoptée consistait à ce que les travaux des groupes FRAV et VMAD soient indépendants des Accords de 1958 et de 1998. Elle a vivement recommandé d'éviter que le Canada, la Chine et les États-Unis d'Amérique se retrouvent exclus. Elle a par ailleurs annoncé que les États-Unis

étaient disposés à subventionner l'élaboration d'un RTM ONU sur les systèmes de conduite automatisés.

44. Le représentant de l'Italie a fait observer que les résultats du processus en cours, qui constitueraient le fondement des travaux futurs, devraient être transposés sur le plan pratique, au moyen des deux Accords. Il jugeait bienvenu que le Canada, la Chine et les États-Unis d'Amérique contribuent à ce processus.

45. Le représentant de la France soutenait l'approche mondiale défendue par les États-Unis d'Amérique. Il a proposé de définir un calendrier pour les travaux d'élaboration d'un Règlement ONU et d'un RTM ONU. Il a appelé à une conclusion rapide, estimant qu'il n'était pas nécessaire de retarder la prise de décisions et qu'il était possible d'anticiper et de préparer la période suivant l'échéance de juin 2024.

46. Le représentant du Canada a recommandé que l'approche demeure mondiale et indépendante de l'Accord de 1958. Il a plaidé en faveur du maintien du format adopté pour les groupes FRAV et VMAD.

47. Du même avis, le représentant de la Chine a proposé d'élaborer un Règlement ONU et un RTM ONU.

48. Le représentant du Japon a appuyé la proposition de la Commission européenne et du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord. En sa qualité de Président du Comité exécutif de l'Accord de 1998 (AC.3), il a fait observer que la décision d'établir un RTM ONU n'appartenait pas au GRVA mais à l'AC.3. Il a proposé que l'AC.3 y réfléchisse en novembre 2023, en gardant à l'esprit l'approche mondiale avancée par le GRVA.

49. Le représentant de l'UIT a trouvé que ces travaux représentaient une charge trop importante pour un seul groupe. Il a proposé de scinder les activités en les regroupant autour des véhicules bimodes, d'une part, et des véhicules reposant sur des systèmes de conduite automatisés, d'autre part.

50. Le représentant de l'Allemagne a appuyé la proposition de la Commission européenne et du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord. Il a confirmé que personne ne devait se sentir exclu, a indiqué qu'il était favorable à l'idée qu'un groupe travaille à la définition d'une approche commune et a ajouté qu'il serait également d'accord pour commencer par l'élaboration d'un Règlement ONU.

51. Le représentant de l'OICA a indiqué que le moment lui semblait opportun pour réfléchir à cette proposition. Il s'est dit favorable à l'adoption d'une approche indépendante des Accords permettant d'éviter toute fragmentation. Dans l'optique de ne pas exclure les Parties à l'Accord de 1998 et de ne pas non plus retarder le lancement des travaux tendant à l'élaboration d'un Règlement ONU, il a présenté un projet de plan d'action et a proposé des activités préliminaires à l'appui des travaux réglementaires relatifs aux systèmes de conduite automatisés (GRVA-17-38). Il a rappelé la position de l'OICA, telle qu'exposée à la quinzième session (GRVA-15-54), selon laquelle il fallait mener des travaux préparatoires pour avancer rapidement au titre des deux Accords.

52. Tenant compte des différents points de vue exprimés, la représentante de la Commission européenne a estimé qu'il était effectivement important que les travaux soient indépendants des Accords. Elle a clairement fait savoir qu'elle ne souhaitait exclure personne mais a aussi précisé que rien, dans les déclarations qui avaient été faites, ne donnait à penser que commencer la rédaction dans le cadre de l'Accord de 1958 pouvait poser un risque.

53. Le représentant des États-Unis d'Amérique a répondu que le risque d'exclusion ressortait des premières lignes du mandat proposé. Selon lui, si deux groupes travaillaient en parallèle à l'élaboration de prescriptions relatives aux systèmes de conduite automatisés, les travaux risquaient d'être fragmentés.

54. Le Président a résumé les points communs des différentes approches évoquées ainsi que les quelques divergences. Il a proposé de continuer à s'appuyer sur le processus établi dans le document-cadre, au niveau du WP.29, pour orienter les activités du GRVA.

55. Le représentant du Canada a jugé qu'il était trop tôt pour consulter le WP.29 et a proposé que la réflexion se poursuive au niveau du GRVA en janvier 2024. La représentante

de l'Union européenne a répondu que sa proposition se fondait sur les besoins des Parties contractantes et que retarder les travaux des Parties contractantes à l'Accord de 1958 était également une forme d'exclusion.

56. Le GRVA a décidé de demander la tenue d'une réunion spéciale du Comité de gestion pour la coordination des travaux (AC.2) afin que l'examen de ce point se poursuive dans le cadre du processus établi, à l'échelle du WP.29, par le document-cadre sur les véhicules automatisés.

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

A. Cybersécurité et protection des données

Document(s) : Documents informels GRVA-17-06, GRVA-17-13, GRVA-17-30, GRVA-17-31 et GRVA-17-43

1. Rapport du groupe de travail informel de la cybersécurité et des questions liées aux transmissions sans fil

57. Le représentant du Japon, qui assurait la coprésidence du groupe de travail informel de la cybersécurité et des questions liées aux transmissions sans fil (groupe CS/OTA), a rendu compte de l'état d'avancement des travaux du groupe (GRVA-17-31), en s'attardant sur les résultats récemment obtenus en ce qui concerne le document d'interprétation du Règlement ONU n° 156, les amendements à l'annexe 7 de la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3) et les processus relatifs aux mises à jour logicielles postérieures à l'immatriculation. Il a également mentionné les résultats des ateliers tenus par les Parties contractantes au sujet de l'application des Règlements ONU n°s 155 et 156.

58. Le représentant de la France s'est dit favorable à la poursuite de ces ateliers. Il était également satisfait que l'annexe 7 soit en cours de révision. Par ailleurs, il a fait observer qu'il faudrait définir la procédure applicable aux constructeurs n'utilisant pas le numéro d'identification du logiciel Rx (RxSWIN). Le représentant du Japon a proposé d'aligner le libellé de l'annexe 7 sur celui du Règlement ONU n° 156 pour ce cas de figure.

59. Le GRVA partageait l'avis du représentant de la France en ce qu'il n'était possible de tirer parti des avantages liés aux mises à jour logicielles qu'à condition que les Règlements ONU pertinents renvoient convenablement au Règlement ONU n° 156. Il a décidé d'encourager le recours au libellé de l'annexe 7 et les renvois au Règlement ONU n° 156 dans les Règlements ONU relevant d'autres organes subsidiaires du WP.29. De plus, il a décidé d'examiner une liste de Règlements ONU relevant de sa compétence et dans lesquels des dispositions relatives aux mises à jour logicielles pourraient figurer et a demandé au secrétariat de suggérer au WP.29 que d'autres groupes de travail en fassent autant afin de tirer parti du Règlement ONU n° 156.

60. Le GRVA a décidé d'établir un document concernant cet examen afin de le présenter au WP.29 en mars 2024.

2. Inclusion des véhicules des catégories L, S, R et T dans le champ d'application du Règlement ONU n° 155

61. Au nom de la France et du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, et comme suite à une demande du GRVA, le représentant de la France a présenté une proposition d'amendement au champ d'application du Règlement ONU n° 155 (GRVA-17-13). Il a expliqué que le Règlement ONU n° 155 devrait avoir le même champ d'application que le Règlement ONU n° 156, précisant que l'ajout proposé ne rendrait pas automatiquement obligatoire l'application du Règlement ONU n° 155 aux véhicules des catégories ainsi ajoutées. Il a également dit qu'en l'absence de ces catégories dans le champ d'application, les constructeurs qui le souhaitaient ne pourraient pas demander d'homologation au titre dudit Règlement pour les véhicules concernés. Enfin, il a rappelé que, dans le cadre du GRVA, aucun argument technique n'avait été opposé à l'inclusion de ces catégories dans le champ d'application.

62. Le représentant de l'IMMA s'est déclaré favorable à l'inclusion des véhicules de la catégorie L dans le champ d'application du Règlement ONU n° 155 (GRVA-17-06). Il a rappelé qu'en 2020, son organisation avait proposé de reporter cette modification afin de laisser au secteur le temps de mener à bien une analyse. Il a expliqué qu'au niveau de l'Union européenne, la loi sur la cyberrésilience avait été conçue pour s'appliquer à tous types de produits, des smartphones aux machines à laver, mais ne répondrait pas nécessairement aux besoins propres aux deux-roues à moteur. Préconisant d'éviter la fragmentation et la duplication des prescriptions, il a précisé que l'IMMA espérait d'ores et déjà obtenir un accord de principe sans équivoque à la session faisant l'objet du présent rapport.

63. Le représentant du CEMA a exposé les vues de l'organisation (GRVA-17-30), en réponse au document informel GRVA-17-13. Il a proposé de n'inclure dans le champ d'application du Règlement ONU n° 155 que les véhicules des catégories S, R et T équipés de systèmes de conduite automatisés de niveau 3 ou plus.

64. Le GRVA a consenti à l'inclusion des véhicules de la catégorie L dans le champ d'application du Règlement ONU n° 155 et a prié le secrétariat d'établir une proposition officielle en conséquence, sur la base du document informel GRVA-17-43, pour examen en janvier 2024.

65. Les représentants de l'Espagne, de l'Italie et du CEMA se sont opposés à l'inclusion des véhicules des catégories S, R et T dans le champ d'application, tandis que ceux de la France, de l'Allemagne, du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et de la CLEPA y étaient favorables. Les représentants du Japon et du Danemark ont indiqué ne pas avoir de préférence (le représentant du Danemark a rappelé que le Ministre des transports de son pays refusait de s'exprimer au sujet des catégories R et S). Le GRVA a décidé de reprendre l'examen de ce point de l'ordre du jour concernant les trois catégories restantes à sa session suivante.

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

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

C. Échanges de données et communication entre les véhicules

Document(s) : Document informel GRVA-17-36

67. Le représentant du Japon, qui assurait la vice-présidence de l'équipe spéciale de la communication des véhicules, a présenté le document informel GRVA-17-36, dans lequel l'état d'avancement des travaux du groupe de travail informel des systèmes de transport intelligents (groupe ITS) et de l'équipe spéciale était résumé. Il est revenu sur les activités menées ainsi que sur la tenue, en août 2023, de l'atelier consacré à la recharge, à la communication et à l'infrastructure des véhicules électriques. Le GRVA a pris note du compte rendu.

D. Questions diverses

Document(s) : Document informel GRVA-17-20

68. Sur la base du document informel GRVA-17-20, le représentant de la FIA a expliqué qu'il importait de clarifier les règles relatives à l'accès aux données du véhicules, en s'appuyant sur divers exemples tels que le complément d'Adblue ou le remplacement d'une batterie 12 V, deux opérations pour lesquelles certains constructeurs, estimant que les consommables et pièces concernés influent sur la sécurité, avaient fixé des conditions préalables précises.

69. Le représentant de la FIA a également présenté des considérations liées à la confidentialité des données dans les véhicules connectés, en se référant à une étude de la Fondation Mozilla intitulée « Confidentialité non incluse ». Il a expliqué que, comme les consommateurs ne recevaient pas d'informations détaillées concernant les données

recueillies par leur véhicule et l'utilisation qui en était faite, il n'était pas possible d'obtenir leur consentement éclairé à cet égard. En outre, les consommateurs n'étaient pas en mesure de consentir à des services uniques ou de revenir sur leur consentement, notamment en raison du conditionnement en paquets (y compris les paquets comprenant des mises à jour de sécurité obligatoires). La FIA appelait à l'établissement de prescriptions techniques destinées à préserver la confidentialité dès la conception.

70. Le représentant de SAE International a appuyé les vues formulées par la FIA.

71. Partageant les inquiétudes soulevées par la FIA, le représentant de la Chine a suggéré de traiter plusieurs aspects tels que la protection des données personnelles ou les vidéos et photos prises à l'intérieur et à l'extérieur des véhicules, notamment lorsque celles-ci montraient des plaques d'immatriculation ou le visage de piétons.

72. Le représentant du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord a relevé que le champ d'application du WP.29 était limité en ce qui concerne la protection de la vie privée mais était d'avis que de nouveaux aspects techniques pourraient être étudiés.

73. Le représentant de l'OICA a fait observer que la position de la FIA était semblable à celle exprimée par le CITA lors de précédentes sessions. Selon lui, ces considérations n'avaient pas leur place au GRVA mais devaient être traitées au niveau national ou régional. Le représentant du Japon a souscrit aux vues du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et de l'OICA. Le représentant de l'AVERE a lui aussi souscrit aux vues de l'OICA et a demandé si le Règlement ONU n° 155 était adapté à l'ajout de dispositions relatives à la protection de la vie privée dès la conception.

74. Le représentant de la Commission européenne a indiqué que le caractère équitable et licite de la collecte des données était déterminé à l'échelle nationale ou régionale mais que le GRVA pouvait s'intéresser à la question de la transparence du traitement des données.

75. Interrogé, le secrétariat a fait savoir que le WP.29 avait déjà adopté, en 2016, des directives sur la sécurité et la protection de la vie privée dès la conception, lesquelles figuraient à l'annexe 6 de la R.E.3. Il a pris note des observations formulées au sujet du manque d'informations relatives aux règles applicables à la confidentialité des données et, partant, a proposé de contacter les responsables du groupe ITS pour déterminer s'il pourrait être intéressant de recueillir des informations par son intermédiaire. Le représentant du Japon a demandé s'il était pertinent de confier la tâche à ce groupe. Le Président a répondu, pour lever le doute, que la proposition ne visait qu'à la collecte d'informations, ce qui entrait dans le cadre du mandat qui avait été confié au groupe.

76. Le GRVA a décidé que les deux questions, à savoir l'accès aux données des véhicules et la protection de la vie privée dès la conception, devraient être traitées, sur le plan technique, par le groupe CS/OTA.

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) : ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/20
Documents informels GRVA-17-05, GRVA-17-07, GRVA-17-10, GRVA-17-11, GRVA-17-12, GRVA-17-21, GRVA-17-25, GRVA-17-35, GRVA-17-41, GRVA-17-44 et GRVA-17-49

77. Le représentant de la Fédération de Russie, qui assurait la vice-présidence de l'équipe spéciale des systèmes actifs d'aide à la conduite (équipe ADAS), a fait un exposé sur l'état d'avancement des travaux de l'équipe (GRVA-17-10). Il est revenu sur les progrès accomplis depuis la précédente session ainsi que sur le processus lancé par le GRVA en ce qui concerne les systèmes d'aide au contrôle du véhicule et a donné des explications au sujet du statut des documents soumis (ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/20 et GRVA-17-05). Il a présenté une vue d'ensemble détaillée du projet de règlement (GRVA-17-12).

78. La représentante de la Commission européenne a présenté, au nom de la Commission européenne, de l'Allemagne et du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, quelques suggestions (GRVA-17-25) concernant la hiérarchisation des travaux relatifs aux systèmes d'aide au contrôle du véhicule. Elle a proposé que la section 5 du projet de règlement et les dispositions relatives aux systèmes permettant les manœuvres initiées ou confirmées par le conducteur, la surveillance du conducteur avec désengagement moteur et visuel ainsi que la notification en fonctionnement soient établies sous leur forme définitive. En réponse à une question, elle a précisé que la surveillance en fonctionnement devrait, selon elle, être traitée dans un deuxième temps, compte tenu de la complexité de la tâche. Le GRVA s'est dit favorable aux priorités telles que proposées.

79. Le représentant de la Fédération de Russie a présenté des projets d'amendements au Règlement ONU n° 79 destinés à distinguer le champ d'application de ce Règlement et celui du projet de Règlement ONU sur les systèmes d'aide au contrôle du véhicule (GRVA-17-07). Le représentant du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord a présenté des observations (GRVA-17-44 et GRVA-17-49).

80. Le représentant de la Fédération de Russie a demandé des orientations au GRVA sur plusieurs questions (GRVA-17-11), notamment l'adaptation de la vitesse. Le représentant de l'OICA a présenté les vues de l'organisation en la matière (GRVA-17-21) et préconisé de laisser le conducteur décider de la vitesse à adopter au motif que, dans certaines circonstances (erreur de détection, défaillance de l'infrastructure, situations ambiguës, particularités des conditions de circulation, dérèglement du compteur de vitesse), seul le conducteur était à même de le faire.

81. Le représentant du Centre commun de recherche de l'Union européenne a présenté les conclusions d'une étude menée sur les effets de la variation de la vitesse en circulation et sa corrélation avec les accidents (GRVA-17-41), dont il ressortait qu'une plus grande variabilité de la vitesse sur une même route entraînait une hausse du nombre d'accidents. En conclusion, il était d'avis que la gestion de la vitesse était plus efficace lorsqu'elle était appliquée à l'ensemble des véhicules en circulation que lorsqu'elle n'était appliquée qu'à certains véhicules, ce qui allait dans le sens de l'option 1 proposée dans le document informel GRVA-17-11. Les représentants de l'Allemagne, de la France, du Japon et du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord ont donné les raisons pour lesquelles ils souscrivaient eux aussi à cette option.

82. Le représentant de l'ETSC a plaidé en faveur des systèmes d'assistance qui permettaient, sur le plan technique, de faire appliquer les limitations de vitesse détectées (GRVA-17-35). Selon lui, rien ne justifiait que les conducteurs fixent une vitesse supérieure à celle établie par le code de la route. Il a ajouté que permettre au conducteur de neutraliser cette fonction en appuyant sur la pédale d'accélérateur était un bon compromis entre les deux options proposées. Le représentant de la Norvège s'est prononcé en faveur de l'option 2, arguant que les systèmes d'aide au contrôle du véhicule permettaient d'assurer la transition jusqu'à ce que les systèmes de conduite automatisés deviennent disponibles, de sorte que reporter l'examen de la question des limitations de vitesse n'aiderait pas le GRVA.

83. Prenant note des positions de la Norvège et de l'ETSC, le GRVA a approuvé l'option 1.

84. Le représentant de la Suède a indiqué que son pays ne se positionnerait définitivement sur la question qu'à la lumière de l'évaluation du système dans son ensemble.

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

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/21
ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/26
ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/27
(document informel GRVA-16-06)

85. Le représentant de l'OICA a présenté une proposition révisée d'amendements au Règlement ONU n° 79 (ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/21), établie par les représentants de la CLEPA et de l'OICA et fondée sur le document informel GRVA-16-08, destinée à

clarifier les dispositions relatives à la fonction de direction à commande automatique (ACSF) de catégorie A pour les véhicules tractant une remorque. Il a rappelé au GRVA les observations formulées à la session précédente. Plusieurs délégations estimaient que des dispositions supplémentaires devraient être ajoutées pour tenir compte des chargements en porte-à-faux sur le plan technique. D'autres étaient d'avis que des prescriptions portant sur l'efficacité en service ou des formations suffiraient à remédier au problème soulevé.

86. Le secrétariat a présenté deux propositions pour le compte du représentant de l'Australie (ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/26 et ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/27), lequel y avait consenti par écrit, ne pouvant participer à la session en raison d'un imprévu. Le GRVA s'est rappelé que ces deux propositions avaient déjà été présentées par l'Australie à la session de mai 2023, de même que la proposition connexe soumise au titre du point 7 b). Le représentant de l'OICA a indiqué que la question à examiner portait sur le renvoi aux marques routières figurant à l'annexe du Règlement, ajoutant que seuls les véhicules légers (M₁) étaient concernés, tandis que le Règlement ONU n° 130 (Système d'avertissement de franchissement de ligne (LDWS)) ne s'appliquait qu'aux véhicules lourds. Il doutait que les modifications qu'il était proposé d'apporter au paragraphe 5.6.2.2.3 soient nécessaires. Selon lui, les propositions dans leur ensemble pouvaient donc être adoptées à titre de solution à court terme. Le GRVA a adopté les deux propositions et demandé au secrétariat de les soumettre au WP.29 et au Comité d'administration de l'Accord de 1958 (AC.1), en tant que projet de complément 10 à la série 03 d'amendements et de complément 5 à la série 04 d'amendements au Règlement ONU n° 79, pour examen et mise aux voix à leurs sessions de mars 2024.

C. Contrôle de l'accélération en cas d'erreur de pédale

Document(s) : Document informel GRVA-17-40

87. Le représentant du Japon, qui assurait la présidence du groupe de travail informel du contrôle de l'accélération en cas d'erreur de pédale (groupe ACPE), a fait rapport sur l'état d'avancement des travaux du groupe (GRVA-17-40). Le GRVA a approuvé le rapport présenté et s'est réjoui à l'idée de pouvoir examiner le premier projet de Règlement en janvier 2024.

D. Questions diverses

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

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

A. Règlements ONU n^{os} 131 et 152

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/22
Documents informels GRVA-17-16 et GRVA-17-22
(ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/24)

89. Faute de contribution supplémentaire, le GRVA a décidé d'inscrire le document ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/24 (Systèmes de freinage d'urgence en milieu urbain) à l'ordre du jour de sa session suivante.

90. Le représentant de la France a présenté la position de son pays (GRVA-17-22) sur le recours à des essais virtuels au titre du Règlement ONU n° 152 (ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/22). Le représentant de l'OICA a formulé des observations (GRVA-17-16). Notant que le représentant de la France proposait de poursuivre les échanges dans le cadre d'un atelier qui se tiendrait le 7 novembre 2023 à Paris, le GRVA a décidé d'examiner une proposition révisée à sa session de janvier 2024.

B. Système d'avertissement de franchissement de ligne

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/25

91. Le secrétariat a présenté, au nom du représentant de l'Australie (voir par. 86 ci-dessus), une proposition d'amendements au Règlement ONU n° 130 visant à ce qu'il soit tenu compte des marques routières australiennes (ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/25). Expliquant que cette proposition concernerait des véhicules qui n'étaient pas vendus en Australie, le représentant de l'OICA a demandé un allongement de la période d'application des dispositions transitoires. Le GRVA a adopté le document et, comme suite à un échange de messages électroniques avec le représentant de l'Australie, a accepté que les dispositions transitoires soient prolongées jusqu'en 2026. Le GRVA a demandé au secrétariat de soumettre le document (moyennant les modifications énoncées à l'annexe III) au WP.29 et à l'AC.1 en tant que projet de série 01 d'amendements au Règlement ONU n° 130, pour examen et mise aux voix à leurs sessions de mars 2024.

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/2023/23
Document informel GRVA-17-47

92. Le représentant de l'OICA a présenté (GRVA-17-47) sa dernière proposition d'amendements (ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/23), destinée à la prise en compte des véhicules à faible rapport de démultiplication dans le cadre de la procédure d'essai des systèmes de contrôle électronique de la stabilité.

93. Le représentant des États-Unis d'Amérique a rappelé au GRVA que la procédure d'essai originale avait été harmonisée à l'échelle mondiale dans le cadre du RTM ONU n° 8. D'après lui, la proposition ne semblait pas poser problème sur le plan technique. Il a demandé si des données de terrain qui justifieraient l'adoption d'un amendement similaire à la procédure d'essai au titre de l'Accord de 1998 avaient été recueillies.

94. Le GRVA a demandé au secrétariat de soumettre le document ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/23 au WP.29 et à l'AC.1 en tant que projet de complément 6 au Règlement ONU n° 140, pour examen et mise aux voix à leurs sessions de mars 2024. Il a également consenti à ce que des données soient recueillies pour qu'un processus analogue puisse être mis en place dans le cadre de l'Accord de 1998.

95. Le représentant de la République tchèque a proposé au GRVA d'échanger, à une future session, sur la sécurité des systèmes de direction à faible rapport de démultiplication dans le cadre du Règlement ONU n° 79.

B. Systèmes de freinage électromécaniques

Document(s) : Document informel GRVA-17-19
(ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/3
ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/10
Document informel GRVA-16-41)

96. Le représentant du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, qui assurait la présidence du groupe d'intérêt spécial des systèmes de freinage électriques, a fait rapport sur l'état d'avancement des travaux du groupe (GRVA-17-19). Il a signalé au GRVA que le calendrier proposé par le groupe lui semblait ambitieux et que le concept en cours d'élaboration pourrait nécessiter que les délégations procèdent à un examen minutieux. Le représentant de la CLEPA a donné des informations concernant la vision que les professionnels du secteur avaient de ces nouveaux systèmes de freinage. Le groupe a invité le GRVA à réfléchir au fait que les systèmes en question ne pourraient pas mesurer mais

déduiraient le niveau d'énergie disponible pour le freinage et pourraient ne pas disposer d'une réserve d'énergie exclusivement consacrée au freinage mais utiliseraient une réserve d'énergie mise à la disposition de plusieurs systèmes du véhicule comme dispositif de stockage d'énergie pour le système de freinage.

97. Plusieurs délégations ont formulé des observations. Il a notamment été dit qu'une déduction indirecte pourrait être acceptable à condition qu'un processus solide de validation soit établi, et le groupe a été invité à envisager de mettre en place des restrictions dans l'hypothèse où l'énergie en réserve pourrait être utilisée par des systèmes non essentiels à la sécurité. Des représentants ont également demandé comment le groupe entendait traiter le cas de figure dans lequel plusieurs systèmes essentiels à la sécurité, par exemple la direction et le freinage, partageaient une même réserve d'énergie. Le GRVA a souscrit à l'approche adoptée jusque-là par le groupe.

98. Interrogé, le représentant du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord a précisé que l'examen de sa proposition d'amendement à l'annexe 18 du Règlement ONU n° 13 concernant les prescriptions applicables aux systèmes de commande électronique des véhicules (ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/10) pourrait être reporté à la session de janvier 2024, le temps que les documents relatifs au freinage électromécanique soient établis.

99. Le représentant de la CLEPA a aussi fait savoir que l'examen de la proposition d'amendement au Règlement ONU n° 13 visant à envisager l'homologation des essieux électriques (ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/3) pouvait être reporté à la session de janvier 2024.

C. Précisions

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/24
Documents informels GRVA-17-17, GRVA-17-18 et GRVA-17-42

100. Le GRVA a repris l'examen d'une proposition d'amendements au Règlement ONU n° 13 soumise par le représentant du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord. Il a expliqué que la proposition (ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/24) faisait suite à des échanges tenus dernièrement à une session du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses et visait à encourager une application uniforme dudit Règlement. Le GRVA était d'accord avec les précisions proposées. Il a demandé au secrétariat de soumettre la proposition au WP.29 et à l'AC.1 en tant que projet de complément 21 à la série 11 d'amendements, de complément 3 à la série 12 d'amendements et de complément 1 à la série 13 d'amendements au Règlement ONU n° 13, pour examen et mise aux voix à leurs sessions de mars 2024.

101. Le représentant de l'Allemagne a présenté (GRVA-17-18) une proposition d'amendements au Règlement ONU n° 13 (GRVA-17-17) visant à préciser comment déterminer la masse maximale à utiliser pour l'essai de freinage d'endurance. Cette proposition a fait l'objet de plusieurs observations. Le représentant de l'Allemagne a annoncé qu'il la soumettrait en tant que document de travail officiel pour examen en janvier 2024.

102. Le représentant des Pays-Bas a demandé au GRVA s'il fallait modifier l'annexe 15 du Règlement ONU n° 13 comme suite à l'adoption du complément 18 à la série 11 d'amendements (GRVA-17-42). Le GRVA a formulé quelques observations à cet égard et a décidé de reprendre l'examen de ce point à sa session de janvier 2024 sur la base d'un document officiel qui serait soumis par le représentant des Pays-Bas.

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

A. RTM ONU n° 3

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

B. Règlement ONU n° 78

Document(s) : Documents informels GRVA-17-08 et GRVA-17-09

104. Le représentant de l'IMMA a présenté (GRVA-17-09) une proposition (GRVA-17-08) visant à améliorer les dispositions transitoires de la série 06 d'amendements au Règlement ONU n° 78 (Freinage des motocycles). Le GRVA a décidé de reprendre ultérieurement l'examen de cette proposition et demandé au secrétariat de la distribuer sous une cote officielle à la dix-huitième session.

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

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/13
ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/14
ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/15
Document informel GRVA-17-45

105. Le représentant de la FEMFM a rappelé l'objet des trois propositions figurant dans les documents ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/13, ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/14 et ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/15. Il a présenté la dernière proposition d'amendement en date (GRVA-17-45), tenant compte du libellé qui avait été proposé par le représentant de la CLEPA et adopté à la session précédente. Cette proposition a fait l'objet d'observations, notamment de la part du représentant de la FIA, lequel a demandé pourquoi l'accès aux instructions de sécurité, hébergées sur un site Web, supposerait de collecter des données personnelles. Le représentant a relevé qu'il était difficile de traiter des problèmes de couverture Internet dans le cadre du WP.29 et a demandé conseil à l'UIT. Le représentant de l'UIT a fait savoir que la solution envisagée ne pourrait pas être mise en pratique. Le représentant de la Suisse a proposé d'envisager l'ajout d'une note de bas de page, à l'image de celle qui figure dans le Règlement ONU n° 65, conférant un rôle donné aux autorités nationales. Le GRVA a accepté de reprendre l'examen de ce point en janvier 2024.

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

Document(s) : Documents informels GRVA-17-23 et GRVA-17-27

106. Le représentant du Japon a donné au GRVA des informations (GRVA-17-23) sur la politique nationale en matière de conduite automatisée. Il a présenté les raisons pour lesquelles le pays souhaitait encourager le déploiement de systèmes de conduite automatisés, les progrès réalisés à cet égard ainsi que les obstacles à surmonter, et des exemples de services de mobilité fondés sur ces systèmes. Il est revenu sur l'étude que le Japon avait menée pour veiller à la sécurité des systèmes de conduite automatisés et a exposé les étapes à suivre pour élargir le domaine de conception fonctionnelle. Il a apporté des éclaircissements en réponse à des demandes qui lui ont été adressées.

107. Le représentant de la Chine a communiqué des informations (GRVA-17-27) sur la directive chinoise relative au système normalisé de véhicules intelligents et connectés. Il a retracé l'historique du système, a présenté le contenu de la directive et a parlé des projets futurs.

108. Le GRVA a remercié les deux représentants d'avoir communiqué des informations sur les activités menées par leurs pays.

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-17-46

109. Le représentant du CITA a fait part de quelques réflexions sur l'identifiant unique (GRVA-17-46). Il a évoqué les avantages et l'inconvénient que présentait le recours à cet identifiant (l'inconvénient étant que l'obtention des mêmes informations que celles figurant sur les marques physiques prendrait plus de temps) et a proposé des idées destinées à en préciser le concept. Le GRVA l'a remercié pour ces observations.

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

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

XIV. Élection du Bureau (point 13 de l'ordre du jour)

111. Conformément à l'article 37 du Règlement intérieur (TRANS/WP.29/690 tel que modifié), le GRVA a procédé à l'élection des personnes qui assureraient sa présidence et sa vice-présidence, par acclamation.

112. M. R. Damm (Allemagne) a été élu à la présidence des sessions du GRVA pour 2024. M^{me} C. Chen (Chine) et M. T. Naono (Japon) ont été élus à la vice-présidence.

XV. Questions diverses (point 14 de l'ordre du jour)

A. Stratégie du Comité des transports intérieurs en matière d'atténuation des changements climatiques

Document(s) : Documents informels GRVA-17-14, GRVA-17-15 et GRVA-17-48

113. Le secrétariat a rappelé au GRVA que le Comité des transports intérieurs (CTI) avait prié la CEE d'élaborer un projet de stratégie d'atténuation des changements climatiques et que le Secrétaire du CTI avait fait circuler un plan en vue de recueillir des observations. Le secrétariat a présenté (GRVA-17-48) le projet de contribution du WP.29, établi par l'équipe spéciale du GRPE chargée de la question (GRVA-17-15). Le GRVA en a pris connaissance avec intérêt.

114. Le secrétariat a présenté une note (GRVA-17-14) dans laquelle figuraient les observations du GRVA au sujet du plan. Le représentant du Japon a indiqué qu'il importait de réduire les émissions de gaz à effet de serre dans les transports et de pouvoir compter sur le WP.29 pour coordonner les mesures prises à cet égard. Le GRVA a approuvé le document informel GRVA-17-14 et a formulé d'autres observations concernant les contributions qu'il pourrait apporter dans ce domaine, évoquant les activités relatives aux essieux électroniques, la possibilité d'optimiser le poids et les dimensions des camions et les perspectives à long terme offertes par les systèmes de conduite automatisés en matière d'émissions de gaz à effet de serre (voir l'annexe IV).

B. Organisation des réunions

115. Le GRVA a noté que sa session de mai 2024 se tiendrait du 20 au 24 à Troy (Michigan) et serait informelle (avec l'accord du WP.29). Après avoir remercié la présidence d'avoir appuyé cette idée et SAE International d'avoir prêté main forte, la représentante des États-Unis d'Amérique a expliqué que cette session informelle permettrait d'assister à une démonstration faisant intervenir des systèmes de conduite automatisés, voire de les essayer.

Le secrétariat a annoncé que de plus amples informations sur les questions logistiques seraient communiquées aux délégations avant la fin de l'année. Le représentant du Japon a remercié les États-Unis d'Amérique et SAE International d'avoir pris ces dispositions. Il a annoncé que son pays souhaitait accueillir une session similaire en 2025. La représentante de la Chine s'est également portée volontaire et espérait pouvoir montrer les projets pilotes en cours dans son pays.

C. Programme de travail

Document(s) : (Document informel GRVA-16-28/Rev.2)

116. Le GRVA a décidé de continuer à réfléchir à la mise à jour de son programme de travail (GRVA-16-28/Rev.2) une fois que des décisions d'ordre structurel auraient été prises concernant l'élaboration d'un règlement sur les systèmes de conduite automatisés.

D. Autres questions

Document(s) : Documents informels GRVA-17-50 et GRVA-17-51

117. Le secrétariat a présenté un projet de version révisée de la publication de la CEE sur les systèmes de transport intelligents (GRVA-17-50) et invité les représentants à lui faire parvenir leurs observations, suggestions et corrections avant la mi-octobre 2023. Il a indiqué que la réunion suivante du groupe ITS, prévue le 7 novembre 2023, serait l'occasion de réconcilier les observations contradictoires, le cas échéant.

118. Le secrétariat a établi une vue d'ensemble de tous les documents examinés au cours de la semaine et de la suite qu'il était convenu d'y apporter (GRVA-17-51). Le GRVA a noté que sa session suivante se tiendrait du 22 au 26 janvier 2024 et que les documents de travail officiels pouvaient être soumis jusqu'à un mois après la session faisant l'objet du présent rapport, avant la publication de celui-ci.

E. Hommages

119. Le GRVA a appris que M. F. Epple (Autriche) et M. Y. Shiomi (Japon) ne participeraient plus à ses sessions. Il les a remerciés d'avoir grandement contribué à ses travaux et leur a souhaité une bonne retraite.

120. Le GRVA a appris que M^{me} L. Dotzauer, administratrice auxiliaire à la CEE de novembre 2021 à novembre 2023, ne participerait plus à ses sessions. Il lui a adressé ses vœux de réussite à l'Agence spatiale européenne.

Annexe I

[Anglais seulement]

List of informal documents (GRVA-17-...) considered during the session

| <i>No.</i> | <i>(Author) Title</i> | <i>Follow-up</i> |
|------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|
| 1/Rev.1 | (Chair) Running order of the seventeenth session of GRVA | A |
| 2/Rev.1 | (Secretariat) Consolidated and updated provisional agenda for the 17 th GRVA session | A |
| 3 | (Secretariat) General information and highlights from the WP.29 session (June 2023) | C |
| 4/Rev.2 | (OICA, CLEPA) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/17 - Draft resolution with guidance on AI | A |
| 5 | (TF on ADAS) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/20 - Draft UN Regulation on DCAS | C |
| 6 | (IMMA) Proposal for a new supplement to UN Regulation No. 155 | C |
| 7 | (ADAS) Proposal for draft amendments to UN Regulation No. 79 to differentiate the scope of UN Regulation No. 79 and the draft DCAS UN Regulation | C |
| 8 | (IMMA) Proposal for a supplement to the 06 series to UN Regulation No. 78 | B |
| 9 | (IMMA) Information supporting GRVA-17-08 | C |
| 10 | (TF on ADAS) Report of the TF on ADAS for the 17th GRVA session | C |
| 11 | (TF on ADAS) Issues to seek guidance from GRVA | C |
| 12 | (TF on ADAS) Draft UN Regulation on DCAS - Outline | C |
| 13 | (France, UK) Proposal for a new supplement to UN Regulation No. 155 | C |
| 14 | (Secretariat) Draft GRVA comments on the ITC strategy on reducing GHG emissions | A |
| 15 | (TF on ITC climate change mitigation strategy) Inputs and feedback from [GRPE/WP.29] to the outline of the ITC climate change strategy and to the biennial report | C |
| 16 | (OICA, CLEPA) CLEPA/OICA position on the introduction of Virtual Testing in UN R152 | C |
| 17 | (Germany) Proposal for amendments to UN Regulation No. 13 | B |
| 18 | (Germany) Amendments to UN R13 Type II A test (endurance brake) provisions with regard to test mass | C |
| 19 | (SIG on EMB) Status Report of the Special Interest Group on Electrical Braking - Monitoring the Electrical Energy in an Electrical Braking System | C |
| 20 | (FIA) Access to Data and Data Privacy in Connected Vehicles | C |
| 21 | (OICA, CLEPA) DCAS Speed Limit Compliance - in response to GRVA-17-11 | C |
| 22 | (France) Virtual testing for AEBS – UN R152 | C |
| 23 | (Japan) Japan's Policy for Automated Driving | C |
| 24 | (EC, UK) Proposal for establishing a new Task Force on Automated Driving Systems (TF ADS) | C |
| 25 | (D, EC, UK) Prioritization of DCAS | C |

| No. | (Author) Title | Follow-up |
|-----|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| 26 | (Germany) Input on AI (Based on GRVA-17-04) | C |
| 27 | (China) Guideline - Intelligent and Connected Vehicle Standard System | C |
| 28 | (EDR/DSSAD) Activities/Deliverables of IWG on EDR/DSSAD | C |
| 29 | (TF on FADS) Status Report | C |
| 30 | (CEMA) CEMA proposal in response to GRVA-17-13 | C |
| 31 | (IWG on CS/OTA) Status report from the IWG on CS/OTA | C |
| 32 | (VMAD) Status report | C |
| 33 | (FRAV) Guidelines for Regulatory Requirements and Verifiable Criteria for ADS Safety Validation | A |
| 34 | (FRAV) Status report | C |
| 35 | (ETSC) Proposal for amendments to GRVA-17-05 | C |
| 36 | (IWG on ITS) Status of Informal Working Group on Intelligent Transport Systems and Task Force on Vehicular Communication | C |
| 37 | (CLEPA, OICA) Considerations on the categorization of Automated Vehicles - update | C |
| 38 | (CLEPA, OICA) View on the Certification of AV's - current achievements and future tasks | C |
| 39 | (FRAV/VMAD) Status Report of FRAV/VMAD Integration Group | C |
| 40 | (ACPE) Status Report | C |
| 41 | (EC) Assessment of speed variance - in response to GRVA-17-11 | C |
| 42 | (Netherlands) Proposal for a new supplement to UN Regulation No. 13 | C |
| 43 | (France, Italy, UK, IMMA) Proposal for a new supplement to UN Regulation No. 155 | B |
| 44 | (D, FR, NL, UK, EC) Proposal for draft amendments to UN Regulation No. 79 to differentiate the scope of UN Regulation No. 79 and the draft DCAS UN Regulation | C |
| 45 | (FEMFM) Proposal for a supplement to the 02 series of amendments to UN Regulation No. 90 (Replacement braking parts) | D |
| 46 | (CITA) Some thoughts about the Unique Identifier | C |
| 47 | (OICA) UN Regulation No. 140 - modification proposal | C |
| 48 | (UNECE) Introduction to GRVA-17-15 | C |
| 49 | (France, Germany, Netherlands, United Kingdom, European Commission) Proposal for draft amendments to UN Regulation No. 79 to differentiate the scope of UN Regulation No. 79 and the draft DCAS UN Regulation | C |
| 50 | (Secretariat) Draft revised UNECE publication on Intelligent Transport Systems | C |
| 51 | (Secretariat) List of decision on documents | A |

Notes:

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

- A Adopted/Endorsed/Agreed;
- 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 (en septembre 2023)

| <i>Groupe de travail informel</i> | <i>Présidence/coprésidence</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. H. Matsukawa 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. Guiting ¹ M. H. Matsukawa ¹ M ^{me} J. Doherty ¹ | Pays-Bas Japon États-Unis | juin 2024 |
| Contrôle de l'accélération en cas d'erreur de pédale | M. T. Hirose M. P. Seiniger | Japon Allemagne | mai 2024 |

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

Annexe III

Modifications apportées au document ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/25

Modifications apportées pendant la session (voir par. 91)

Dans le document ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/25, nouveaux paragraphes 12. à 12.4, lire :

- « **12. Dispositions transitoires**
- 12.1** À compter de la date officielle d'entrée en vigueur de la série 01 d'amendements, aucune Partie contractante appliquant le présent Règlement ne pourra refuser d'accorder des homologations de type au titre dudit Règlement tel que modifié par la série 01 d'amendements ou d'accepter les homologations ainsi délivrées.
- 12.2** À compter du 1^{er} septembre 2026, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne seront plus tenues d'accepter les homologations de type établies au titre des précédentes séries d'amendements et délivrées pour la première fois après le 1^{er} septembre 2026.
- 12.3** Jusqu'au 1^{er} septembre 2028, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement devront accepter les homologations de type établies au titre des précédentes séries d'amendements et délivrées pour la première fois avant le 1^{er} septembre 2026.
- 12.4** À compter du 1^{er} septembre 2028, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne seront plus tenues d'accepter les homologations de type délivrées au titre des précédentes séries d'amendements audit Règlement. ».

Annexe IV

Observations du GRVA sur le plan du projet de stratégie du CTI sur l'atténuation des changements climatiques

Le texte ci-après, fondé sur le document informel GRVA-17-14, comprend les remarques formulées lors de la session.

I. Préambule

1. À la session de mai 2023 du GRVA, le Secrétaire du CTI a fait un exposé relatif à l'élaboration de stratégie du CTI sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) dans les transports intérieurs, faisant suite aux décisions prises par le CTI en février 2023 (voir le document informel GRVA-16-46). Le GRPE a créé une équipe spéciale chargée de traiter l'appel à contributions formulé par le CTI à cet égard. À sa session de juin 2023, le WP.29 a accepté que tous les groupes de travail participent aux travaux de l'équipe spéciale.

2. Le texte ci-après comprend les suggestions du GRVA destinées à éclairer l'élaboration de la stratégie du CTI. À l'appendice, on trouvera certains points, relatifs aux véhicules automatisés et connectés, qui présentent un intérêt dans ce cadre.

II. Observations du GRVA concernant le plan proposé

Document(s) : Exposé GRVA-16-46

3. Le plan du projet de stratégie du CTI est libellé comme suit :

- I. Transports intérieurs et climat ;
- II. Vision à long terme et mission du CTI en matière d'action climatique ;
- III. Objectifs stratégiques ;
- IV. Instruments administrés par le CTI contribuant à l'atténuation des changements climatiques ;
- V. Plan d'action climatique assorti d'échéances – contribution du CTI à la réalisation des objectifs climatiques ;
- VI. Liste des priorités ;
- VII. Mobilisation des ressources aux fins de la mise en œuvre de la Stratégie ;
- VIII. Partenariats stratégiques au service de la Stratégie.

4. Il n'est pas proposé de formuler des observations sur chaque section mais uniquement des observations générales susceptibles d'éclairer l'élaboration de la stratégie :

a) Ni les documents préparatoires établis par le CTI ni le plan du projet de stratégie du CTI ne comprennent un examen des progrès accomplis au cours des dernières décennies, des résultats obtenus et des enseignements éventuels. **Ces éléments pourraient contribuer à l'élaboration de la stratégie du CTI et aux activités du GRVA.**

b) Les émissions de CO₂ liées aux véhicules automatisés et connectés peuvent différer de celles qui sont généralement associées aux véhicules routiers traditionnels tout au long de leur cycle de vie, en particulier pendant leur mise au point et leur utilisation. **On peut s'attendre à une optimisation des émissions de GES/CO₂ (ou de la consommation de carburant ou d'énergie), qui ne présenteront pas la même variabilité que celle qui peut être imputable aux conducteurs.**

c) Le GRVA sait que des essais et des mesures sont mis en place dans diverses régions au titre du principe « éviter – changer – améliorer ». Un large éventail de mesures sont appliquées ou envisagées aux fins de la transformation du système de transport. Le CTI est connu pour l'établissement de dispositions favorisant l'harmonisation des pratiques et l'application uniforme de la réglementation par les Parties contractantes. **La stratégie du CTI pourrait viser à remédier aux disparités et aux divergences injustifiées que**

présentent les politiques des transports et qui risquent de peser sur l'utilisation des transports automatisés.

d) Le secteur automobile a déjà informé le GRVA de l'impact de variations minimales constatées dans l'application, au niveau local, des règles de circulation internationales fixées dans les conventions sur le transport routier. À cet égard, il est à prévoir que des différences stratégiques concernant la gestion des transports et les règles applicables en la matière auront de fortes répercussions sur l'harmonisation et l'optimisation des performances. **L'influence de l'environnement du véhicule sur les performances pourra augmenter et devra sans doute être prise en considération.**

e) Plus particulièrement en ce qui concerne les chapitres VII et VIII, le GRVA recommande, compte tenu des problèmes de coordination posés par le nombre de partenariats et de projets en matière de systèmes de conduite automatisés, de faire preuve de circonspection dans le lancement de **projets de partenariats** de façon à en faciliter la mise en œuvre et à en tirer parti au maximum.

f) Les véhicules automatisés et connectés ne cessent de faire l'objet de mises au point et d'innovations. **La contribution, les travaux et les objectifs d'étape du GRVA devront sans doute être revus, compte tenu du caractère embryonnaire de la technologie des systèmes de conduite automatisés** et du degré élevé d'incertitude concernant les performances et l'impact de tels systèmes (voir l'appendice ci-dessous, sect. II).

Appendice

I. Analyse comparative : les stratégies menées par l'OMI et par l'OACI

A. OMI

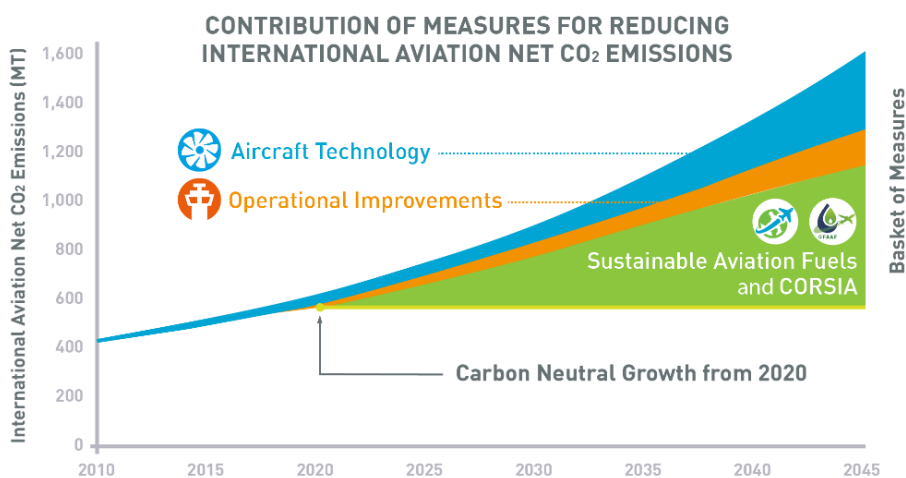
1. L'Organisation maritime internationale (OMI) est une institution spécialisée des Nations Unies chargée de réglementer le transport maritime. Fondée par une convention adoptée lors d'une conférence des Nations Unies tenue à Genève en 1948, elle a vu le jour dix ans plus tard et a tenu sa première réunion le 17 mars 1958. L'OMI a son siège à Londres (Royaume-Uni) et compte actuellement 175 États membres et 3 membres associés.

2. À la quatre-vingtième session du Comité de la protection du milieu marin (MEPC 80), les États membres de l'OMI ont adopté la Stratégie de l'OMI de 2023 concernant la réduction des émissions de gaz à effet de serre provenant des navires, qui comporte des objectifs renforcés destinés à lutter contre les émissions nocives. La version révisée de cette stratégie prévoit une ambition commune renforcée de réduire à zéro les émissions nettes de gaz à effet de serre provenant des transports maritimes internationaux à l'horizon 2050, un engagement consistant à garantir l'adoption de carburants de substitution à émission de GES nulle ou quasi nulle d'ici à 2030, ainsi que des points de contrôle indicatifs pour 2030 et 2040, par rapport à 2008. Elle comprend un ensemble de mesures envisageables aux fins de la réduction des émissions de GES à moyen terme ainsi que des mesures répondant aux besoins des petits États insulaires en développement et des pays les moins avancés.

B. OACI

3. L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) aide les 193 États contractants à la Convention de Chicago à coopérer en vue d'adopter des normes, des pratiques et des politiques applicables aux vols civils internationaux.

4. L'Assemblée de l'OACI a adopté l'objectif ambitieux à long terme (LTAG) mondial fixé pour l'aviation internationale de réduction à zéro des émissions nettes de carbone d'ici à 2050, à l'appui de l'objectif de température figurant dans l'Accord de Paris. Pour atteindre les objectifs ambitieux à long terme et favoriser une croissance durable de l'aviation internationale, l'OACI met en œuvre un ensemble de mesures, notamment l'amélioration des technologies aéronautiques, des améliorations opérationnelles, l'utilisation de carburants d'aviation durables (SAF) et des mesures fondées sur le marché (CORSIA).



Source : <https://www.icao.int/environmental-protection/Pages/climate-change.aspx>.

C. Remarques

5. Les stratégies des deux organisations sœurs de la CEE/du CTI ont en commun le fait qu'elles visent principalement à « améliorer », plutôt qu'à « changer » ou à « éviter ».

II. L'avis du GIEC sur les véhicules automatisés

Table 10.3 | Components of systemic change and their impacts on the transport sector.

| Systemic change | Mechanisms through which it affects emissions in transport sector and is likely to affect emissions |
|------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Changes in urban form | Denser, more compact polycentric cities with mixed land use patterns can reduce the distance between where people live, work, and pursue leisure activities, which can reduce travel demand. Case studies suggest that these changes in urban form could reduce transport-related GHG emissions between 4 to 25%, depending on the setting (Creutzig et al. 2015a; Creutzig et al. 2015b; Pan et al. 2020). |
| Investments in transit and active transport infrastructure | Improving public transit systems and building infrastructure to support active transport modes (walking and biking) could reduce car travel. Case studies suggest that active mobility could reduce emissions from urban transport by 2% to 10% depending on the setting (Creutzig et al. 2016; Zahabi et al. 2016; Keall et al. 2018; Gilby et al. 2019; Neves and Brand 2019; Bagheri et al. 2020; Ivanova et al. 2020; Brand et al. 2021). A shift to public transit modes can likely offer significant emissions reductions, but estimates are uncertain. |
| Changes in economic structures | Higher demand as a result of higher incomes could increase emissions, particularly from aviation and shipping. Higher prices could have the opposite effect and reduce emissions. Structural changes associated with financial crises, pandemics, or the impacts of climate change could affect the elasticity of demand in uncertain ways. Thus, the effect of changes in economic structures on the GHG emissions from the transport sectors is uncertain. |
| Teleworking | A move towards a digital economy that allows workers to work and access information remotely could reduce travel demand. Case studies suggest that teleworking could reduce transport emissions by 20% in some instances, but likely by 1%, at most, across the entire transport system (Roth et al. 2008; O'Keefe et al. 2016; Shabanpour et al. 2018; O'Brien and Aliabadi 2020). |
| Dematerialisation of the economy | A reduction in goods needed due to combining multiple functions into one device would reduce the need for transport. Reduced weights associated with dematerialisation would improve the efficiency of freight transport. However, emissions reductions from these efforts are likely dwarfed by increased consumption of goods. |
| Supply chain management | Supply chains could be optimised to reduce the movement or travel distance of product components. Logistics planning could optimise the use of transport infrastructure to increase utilisation rates and decrease travel. The effect of these strategies on the GHG emissions from the transport sector is uncertain. |
| e-commerce | The effect of e-commerce on transport emissions is uncertain. Increased e-commerce would reduce demand for trips to stores but could increase demand for freight transport (particularly last-mile delivery) (Jaller and Pahwa 2020; Le et al. 2021). |
| Smart mobility | ICT and smart city technologies can be used to improve the efficiency of operating the transport system. Furthermore, smart technologies can improve competitiveness of transit and active transport over personal vehicle use by streamlining mobility options to compete with private cars. The effect of smart mobility on the GHG emissions from the transport sector is uncertain (Creutzig 2021). |
| Shared mobility | Shared mobility could increase utilisation rates of LDVs, thus improving the efficiency of the system. However, shared mobility could also divert users from transit systems or active transport modes. Studies on ride-sourcing have reported both potential for reductions and increases in transport-related emissions (Schaller 2018; Ward et al. 2021). Other case studies suggests that carpooling to replace 20% of private car trips could result in a 12% reduction in GHG emissions (ITF 2020a; ITF 2020b). Thus, the effect of shared mobility on transport-related GHG emissions is highly uncertain. |
| Vehicle automation | Vehicle automation could have positive or negative effects on emissions. Improved transit operations, more efficient traffic management, and better routing for light- and heavy-duty transport could reduce emissions (Nasri et al. 2018; Vahidi and Sciarretta 2018; Massar et al. 2021; Paddeu and Denby 2021). However, autonomous cars could make car travel more convenient, removing users from transit systems and increasing access to marginalised groups, which would in turn increase vehicle-kilometre travelled (Harper et al. 2016; Auld et al. 2017; Sonleitner et al. 2021). Drones could reduce energy use and GHG emissions from freight transport (Stolaroff et al. 2018). |

Source : https://www.ipcc.ch/report/ar6/wg3/downloads/report/IPCC_AR6_WGIII_Chapter10.pdf.

III. Observations formulées pendant la session

6. Le GRVA a rappelé qu'il menait des travaux sur les nouvelles technologies en matière de freinage utilisant à la fois une transmission de commande électrique et une transmission d'énergie électrique. Ces technologies sont considérées comme un élément important de la transition des véhicules à moteur à combustion interne vers des solutions de remplacement alimentées par l'énergie électrique.

7. Le GRVA a pris note de l'observation selon laquelle la poursuite des travaux relatifs à la masse et aux dimensions pourrait avoir des effets positifs sur les émissions de gaz à effet de serre des camions.

8. Le GRVA a pris note du potentiel représenté par les travaux sur les essieux électriques venant d'être initiés au titre du point 8 c) de l'ordre du jour.