



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

Quatorzième session

Genève, 26-30 septembre 2022

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

Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation	1–3	3
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)	4–6	3
III. Points à retenir de la session de juin 2022 du WP.29 (point 2 de l'ordre du jour)	7–8	4
IV. L'intelligence artificielle dans les véhicules (point 3 de l'ordre du jour)	9–21	4
V. Véhicules automatisés/autonomes et connectés (point 4 de l'ordre du jour)	22–58	5
A. Résultats attendus du groupe de travail informel des prescriptions fonctionnelles applicables aux véhicules automatisés et autonomes	22–25	5
B. Résultats attendus du groupe de travail informel des méthodes de validation pour la conduite automatisée	26–28	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	29–32	6
D. Règlement ONU n° 157	33–37	7
E. Coordination des travaux sur l'automatisation menés par différents groupes de travail	38–56	8
F. Questions diverses	57–58	10
VI. Véhicules connectés (point 5 de l'ordre du jour)	59–68	11
A. Cybersécurité et protection des données	59–65	11
B. Mises à jour logicielles et questions relatives aux mises à jour à distance	66	12
C. Échanges de données et communication entre les véhicules	67	12



D.	Questions diverses	68	12
VII.	Systèmes actifs d'aide à la conduite et Règlement ONU n° 79 (point 6 de l'ordre du jour).....	69–77	13
A.	Systèmes actifs d'aide à la conduite	69	13
B.	Règlement ONU n° 79 (Équipement de direction)	70–74	13
C.	Questions diverses	75–77	13
VIII.	Systèmes actifs de freinage d'urgence (point 7 de l'ordre du jour).....	78–91	14
IX.	Règlements ONU n°s 13, 13-H, 139 et 140, et RTM ONU n° 8 (point 8 de l'ordre du jour).....	92–104	16
A.	Systèmes de contrôle électronique de la stabilité.....	92–95	16
B.	Systèmes de freinage électromécaniques.....	96–97	17
C.	Précisions.....	98–104	17
X.	Freinage des motocycles (point 9 de l'ordre du jour).....	105–111	18
A.	RTM ONU n° 3.....	105	18
B.	Règlement ONU n° 78.....	106–111	18
XI.	Règlement ONU n° 90 (point 10 de l'ordre du jour).....	112	19
XII.	Échange de vues sur les orientations et les activités nationales pertinentes (point 11 de l'ordre du jour).....	113	19
XIII.	Révision 3 de l'Accord de 1958 (point 12 de l'ordre du jour)	114–115	19
A.	Application des dispositions pertinentes de la révision 3 de l'Accord de 1958...	114	19
B.	Homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule	115	19
XIV.	Élection du Bureau (point 13 de l'ordre du jour)	116–117	19
XV.	Questions diverses (point 14 de l'ordre du jour).....	118–119	20
A.	Organisation des réunions.....	118	20
B.	Autres questions.....	119	20
XVI.	Hommages	120	20
Annexes			
I.	List of informal documents (GRVA-14-...) considered during the session		21
II.	Liste des groupes de travail informels relevant du GRVA (en septembre 2022)		24
III.	Déclarations des États membres.....		25

I. Participation

1. Le Groupe de travail des véhicules automatisés/autonomes et connectés (GRVA) s'est réuni du 26 au 30 septembre 2022 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 experts accrédités des pays suivants ont participé à la session : Afrique du Sud, Allemagne, Australie, Autriche, Canada, Chine, Danemark, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, France, Hongrie, Inde, Italie, Japon, Lituanie, Luxembourg, Malaisie, Norvège, Pays-Bas, République de Corée, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Singapour, Slovaquie, Suède, Suisse, République tchèque, Türkiye et Viet Nam. Des experts de la Commission européenne étaient aussi présents.

2. Des experts des organisations non gouvernementales (ONG) et des organisations internationales ci-après ont également participé à la session : American Automotive Policy Council (AAPC), Automotive Open System Architecture (AUTOSAR), Comité européen des groupements de constructeurs du machinisme agricole (CEMA), Comité international de l'inspection technique automobile (CITA), Association internationale de la construction de carrosseries et de remorques (CLCCR), European Association of Automotive Suppliers (CLEPA/MEMA/JAPIA), European Garage Equipment Association (EGEA), European Tyre and Rubber Manufacturers' Association (ETRMA), Conseil européen de la sécurité des transports (ETSC), Association européenne des constructeurs de moteurs à combustion interne (EUROMOT), Fédération internationale de l'automobile (FIA), Fédération internationale des grossistes, importateurs et exportateurs en fournitures automobiles (FIGIEFA), International Motorcycle Manufacturers Association (IMMA), Organisation internationale de normalisation (ISO), Union internationale des télécommunications (UIT), Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA), SAE International, Securing America's Future Energy (SAFE), World Bicycle Industry Association (WBIA) et Forum économique mondial. À l'invitation du secrétariat, un expert d'Amazon Web Services y a participé en qualité d'observateur.

3. Le Président a ouvert la réunion en souhaitant la bienvenue aux 100 représentants présents dans la salle de réunion.

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

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/15 ;
Documents informels GRVA-14-01 et GRVA-14-02.

4. Le GRVA a examiné l'ordre du jour provisoire établi pour la présente session (ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/15) et l'a adopté sans modifications, hormis la mention de tous les documents informels reçus jusqu'au 23 septembre 2022, qui figure dans le document informel GRVA-14-02. (La liste complète des documents informels figure à l'annexe I du présent rapport. Celle des groupes de travail informels qui rendent compte au GRVA fait l'objet de l'annexe II.)

5. Le GRVA a également accepté l'ordre d'examen des divers points pour la session (GRVA-14-01).

6. Le Président a souhaité la bienvenue à la délégation du Viet Nam, qui participait pour la première fois à une session du GRVA.

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

Document(s) : (ECE/TRANS/WP.29/1166) ;
Document informel GRVA-14-03.

7. Le Secrétaire a présenté le document GRVA-14-03, qui porte sur des points importants de la session de juin 2022 du WP.29 présentant un intérêt pour le GRVA, et renvoyé au rapport de ladite session (document ECE/TRANS/WP.29/1166) pour plus de précisions. Il a dit qu'une correction avait dû être apportée à l'amendement au document d'interprétation du Règlement ONU n° 155 (adopté par le GRVA à sa session de mars 2022) au moment de l'adoption de cet amendement par le WP.29 et qu'il s'était exprimé au nom du GRVA pour confirmer cette correction. Il a invité le GRVA à consulter le document ECE/TRANS/WP.29/1166, par. 103. Le Secrétaire a dit que le représentant des Pays-Bas, Coprésident du groupe de travail informel des méthodes de validation pour la conduite automatisée (groupe VMAD), avait pris note de l'élaboration du Règlement ONU n° 157 et proposé que son titre soit revu. Le GRVA a pris note du rapport du secrétariat.

8. Le Secrétaire a informé le GRVA que les documents de référence établis par celui-ci, tels que les directives, les recommandations et les documents d'interprétation, étaient en ligne sur le site Web de la CEE (<https://unece.org/reference-documents-0>).

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

Document(s) : (Document informel GRVA-13-04) ;
Documents informels GRVA-14-04/Rev.1 et GRVA-14-23.

9. Le Secrétaire a rappelé l'objet du document GRVA-13-04, qui porte sur les résultats des ateliers du GRVA consacrés à l'intelligence artificielle (IA) et aux Règlements concernant les véhicules. Il a souligné que le document contenait les projets de définition relatifs à l'IA, placés entre crochets. Il a présenté le document GRVA-14-04/Rev.1, qui est fondé sur le document GRVA-13-04 et dans lequel figurent des définitions révisées, soumis par l'expert de l'OICA.

10. L'expert des Pays-Bas a accueilli favorablement ce document. Il a demandé si les définitions étaient nouvelles ou tirées d'autres documents de référence. L'expert de l'OICA a confirmé que certaines définitions étaient tirées d'une norme ISO, lorsqu'elles étaient disponibles, et que les autres définitions, qui ne figuraient pas dans cette norme, étaient de nouvelles définitions proposées par l'OICA.

11. L'expert de la FIA a présenté le document GRVA-14-23, dans lequel il expose la position de son organisation, établi à la suite de débats tenus avec le Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik (Office fédéral allemand de la sécurité informatique), l'UIT et l'OICA. Il a expliqué que son organisation faisait davantage confiance à l'intelligence artificielle restreinte et à l'apprentissage supervisé qu'aux autres formes d'IA. L'expert a aussi précisé que des prescriptions réglementaires seraient nécessaires pour faire face aux risques liés à l'IA, et dit qu'il serait bon de considérer cette dernière comme une technologie à part entière dans les essais en conditions réelles. Il a approuvé les mesures proposées par l'OICA (voir le chapitre 4 du document GRVA-13-04). Du point de vue des consommateurs, en ce qui concerne l'utilisation de l'IA dans les produits automobiles, il a proposé plusieurs principes généraux : l'IA devait : a) prendre en compte la sécurité et l'efficacité environnementale ; b) fonctionner de telle manière qu'elle permette une conduite sûre ; c) assister les personnes ; d) éviter les stratégies d'invalidation ; et e) être conçue de manière à pouvoir être réinitialisée par l'utilisateur.

12. L'expert de l'UIT a appuyé le document et recommandé que l'on poursuive son élaboration. Il a évoqué les activités engagées par l'UIT en septembre 2021 concernant l'initiative intitulée « L'intelligence artificielle au service de la sécurité routière », et il a encouragé les délégations à participer aux réunions suivantes.

13. L'expert de la France a fait part des préoccupations de sa délégation concernant la transparence, base de la confiance dans les technologies d'IA. Il a souligné qu'il importait de pouvoir vérifier le bon fonctionnement de ces systèmes, et offert de développer cette question à la session suivante du GRVA.

14. L'expert de l'OICA a demandé des précisions et interrogé la FIA sur les raisons pour lesquelles elle préférerait l'IA restreinte et l'apprentissage supervisé, ce à quoi il lui a été répondu qu'il s'agissait d'une position de prudence. L'expert était d'accord avec la FIA en ce qui concerne l'apprentissage en ligne et pensait comme le GRVA qu'une nouvelle version d'un logiciel soumis à homologation fondée sur l'IA devait être homologué conformément aux dispositions du Règlement ONU n° 156 avant d'être mise en service.

15. L'expert de la Fédération de Russie a soutenu que cette question avait été traitée par le groupe de travail informel des prescriptions fonctionnelles applicables aux véhicules automatisés et autonomes (groupe FRAV). Les experts de l'OICA et de la CLEPA ont fait valoir que cette question intéressait également le groupe VMAD.

16. L'expert de l'Allemagne a souligné l'importance de ce travail : l'adoption de définitions solides était la condition préalable à toute initiative de réglementation. Il a proposé de formuler des observations sur les définitions proposées.

17. L'expert des États-Unis d'Amérique a émis des doutes quant à la nécessité de réglementer l'IA.

18. L'expert de l'UIT a déclaré qu'il importait de comprendre le fonctionnement de l'IA. Il a également insisté sur le fait que les logiciels utilisant l'IA devaient être soumis à des essais avant toute mise en service.

19. L'expert du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord a donné son avis sur ce qui pourrait faire l'objet d'une réglementation. Il a cité à titre d'exemple les risques liés à la discrimination. Il estimait qu'il serait nécessaire de prendre des mesures dans un avenir proche.

20. Le GRVA a décidé de maintenir ce point à son ordre du jour et invité l'expert de l'OICA à organiser, avec le concours du secrétariat, un atelier pour achever les travaux sur les définitions.

21. L'expert de SAE International a proposé l'aide des membres de son association pour ces travaux, et le GRVA a invité SAE International à participer à l'atelier.

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) : Document informel GRVA-14-35.

22. L'expert des États-Unis d'Amérique, Coprésident du groupe FRAV, a présenté le document GRVA-14-35, qui contient un rapport de situation sur les activités du groupe. Il a présenté les conclusions de la réunion tenue à Détroit, dans l'État du Michigan, en septembre 2022. L'expert a rendu compte des faits nouveaux concernant les prescriptions relatives à la fonction conduite dynamique, l'adaptation des règles de circulation pour répondre aux exigences locales, les lignes directrices pour obtenir des données dans le domaine de la conception fonctionnelle des caractéristiques des systèmes de conduite automatisés, le cadre fondé sur le domaine de conception fonctionnelle permettant de créer des scénarios pour évaluer l'efficacité des systèmes de conduite automatisés, les modèles de sécurité permettant d'évaluer les réactions de ces systèmes dans le cadre de scénarios, les compétences comportementales permettant de définir des critères d'efficacité vérifiables pour les scénarios, et les prescriptions de sécurité applicables à l'interface homme-machine des systèmes de conduite automatisés et aux interactions.

23. L'expert de l'UIT a évoqué un problème rencontré lors de la mise au point des systèmes de conduite automatisés, à savoir la disparité et le manque d'harmonisation des règles de circulation à l'échelle mondiale. Il a expliqué que pour les participants à l'atelier conjoint du groupe informel d'experts de la conduite automatisée et du groupe FRAV (voir par. 39), l'un des critères d'une bonne coopération pouvait être que les autorités compétentes fournissent des informations sur les règles de circulation. Il a proposé que l'UIT héberge une base de données sur les règles de circulation, sous la direction du Forum mondial de la sécurité routière (WP.1) et que le WP.29 en définisse le format. L'UIT s'emploierait avec le WP.1 à fournir à l'ONU la partie informatique.

24. Le GRVA a approuvé le rapport d'activité du groupe FRAV.

25. Le GRVA a examiné la contribution du groupe FRAV concernant la signalisation lumineuse relative aux systèmes de conduite automatisés, au titre du point 4 e) de l'ordre du jour.

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

Document(s) : Documents informels GRVA-14-16 et GRVA-14-45.

26. L'expert du Japon, Coprésident du groupe VMAD, a présenté le document GRVA-14-45. Ce document contient un bref aperçu des résultats attendus du groupe jusqu'en juin 2022, des informations sur le changement de direction au sous-groupe 4 du groupe VMAD, des propositions de résultats attendus pour les deux années d'activité supplémentaires permises par l'extension du mandat par le WP.29 et un rapport des activités menées depuis la session du GRVA de mai 2022 (élaboration du document GRVA-14-16, organisation des activités à venir des quatre sous-groupes et formulation de la proposition de résultats attendus d'ici à juin 2024). L'expert a énuméré les questions que chaque sous-groupe devait encore régler et présenté les résultats escomptés d'ici à juin 2024, ainsi que des propositions de l'équipe de direction concernant la collaboration avec le groupe FRAV. Il a annoncé l'invitation du Japon pour les réunions des groupes FRAV et VMAD prévues en décembre 2022, y compris une session commune.

27. Les experts de la France, du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et des Pays-Bas ont demandé des éclaircissements. Le GRVA a approuvé le rapport de situation du groupe VMAD.

28. Le GRVA a examiné et approuvé le document GRVA-14-16, dans lequel figurent des amendements au document ECE/TRANS/WP.29/2022/58 (Lignes directrices relatives à la validation des systèmes de conduite automatisés).

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) : Documents informels GRVA-14-29, GRVA-14-39 et GRVA-14-40/Rev.1.

29. L'expert du Japon, Coprésident 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 présenté le document GRVA-14-39, qui vise à rappeler le mandat du groupe, à donner un aperçu général des activités de celui-ci et à énumérer les activités menées depuis la session de mai 2022 du GRVA. Il a expliqué que le groupe avait précisé l'objectif principal d'un système de stockage des données pour la conduite automatisée (DSSAD), à savoir l'enregistrement des données pour suivre et évaluer l'efficacité globale en matière de sécurité et à déterminer quand le système de conduite automatisé prend le contrôle du véhicule. Le GRVA était d'accord avec le groupe sur le fait que, bien que les données obtenues par le système DSSAD puissent être utilisées à d'autres fins, y compris pour la responsabilité, ce n'était pas l'objectif principal des prescriptions pour ce système.

30. L'expert du Japon a dit que les coprésidents du groupe EDR/DSSAD s'étaient entretenus avec les coprésidents du groupe spécial des systèmes automatisés de maintien dans la voie (ALKS) et l'OICA pour examiner le document ECE/TRANS/WP.29/2022/59/Rev.1 et remplacer l'expression « Abandon de la procédure de changement de voie », qui doit être enregistrée, par « Abandon de la manœuvre de changement de voie », comme proposé dans le document ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/16 au titre du point 4 d) de l'ordre du jour.

31. Le GRVA a examiné le document GRVA-14-40 (Inventaire des meilleures pratiques de stockage des données pour les systèmes de conduite automatisés (Examen des activités nationales et régionales existantes et proposition d'orientations à suivre pour les systèmes de stockage des données pour la conduite automatisée)), et adopté le document GRVA-14-40/Rev.1, une version comprenant des mises à jour effectuées par l'expert de la France. Il a demandé au secrétariat de soumettre cette version actualisée au WP.29 pour information à sa session de novembre 2022.

32. L'expert de l'OICA a présenté le document GRVA-14-29, dans lequel il est question des conséquences de l'absence de prescriptions harmonisées au chapitre 8 (Système de stockage des données pour la conduite automatisée) du Règlement ONU n° 157 (ALKS), concernant la disponibilité, l'accessibilité et la récupération des données. Il a également dit que certaines Parties contractantes essayaient de rendre obligatoire le stockage de données supplémentaires (pour la localisation par exemple) pour lesquelles rien n'était prévu dans le Règlement. L'expert a invité le GRVA à envisager d'harmoniser ces prescriptions. Son homologue des États-Unis d'Amérique, Coprésident du groupe EDR/DSSAD, a confirmé que le groupe n'avait pas examiné cette question.

D. Règlement ONU n° 157

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/2022/16 ;
Documents informels GRVA-14-42 et GRVA-14-43.

33. L'expert du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord a présenté le document GRVA-14-42 au nom du groupe d'intérêt spécial chargé du Règlement ONU n° 157. Il a rappelé les réalisations récentes et dit que la série 01 d'amendements au Règlement ONU n° 157 devrait entrer en vigueur dans les six mois. Le groupe s'était attaché à préciser les prescriptions relatives au système de stockage des données pour la conduite automatisée dans le document ECE/TRANS/WP.29/2022/16, qu'il était proposé d'adopter en tant que complément 1 à la série 01 d'amendements au Règlement ONU n° 157. L'expert a rendu compte des débats du groupe au sujet de la rédaction d'un document d'interprétation, de l'amélioration du document d'information et de la révision de la restriction du changement de voie normal pour les véhicules des catégories M₁ et N₁. Il a proposé que le GRVA se penche sur ces travaux à mener.

34. L'expert de l'OICA a dit que le groupe ne devrait élaborer un document d'interprétation que si c'était vraiment nécessaire, et déclaré qu'il était prématuré de décider d'une telle activité. L'expert de la France estimait que toute précision à apporter à une quelconque disposition du Règlement devait d'abord faire l'objet d'un complément audit Règlement. L'expert des Pays-Bas a souscrit à la proposition de la France et ajouté qu'il convenait d'abord de recueillir des données d'expérience avant de s'engager dans ces activités. L'expert du Japon était d'accord avec l'OICA.

35. L'expert de l'Allemagne a déclaré que, du point de vue d'un service technique, des pratiques analogues à celles du groupe des services techniques, qui relève du Groupe de travail de la sécurité passive (GRSP), pouvaient être envisagées. Le GRVA a dit qu'il fallait prendre garde à ne pas créer un univers parallèle dans le domaine des Règlements. Il pensait lui aussi que toute zone d'ombre pouvait être éclaircie au moyen d'un complément.

36. L'expert du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/2022/16 (tel que modifié par le document informel GRVA-14-43), élaboré sous la supervision des responsables du groupe EDR/DSSAD, qui vise à répondre aux questions en suspens relatives à l'enregistrement des éléments de données

par les systèmes de stockage des données pour la conduite automatisée dans le Règlement ONU n° 157.

37. Le GRVA a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/16, tel que modifié par le document informel GRVA-14-43, et demandé au secrétariat de le soumettre au WP.29 et à l'AC.1, en tant que complément à la série 01 d'amendements au Règlement ONU n° 157, pour examen et mise aux voix à leurs sessions de mars 2023.

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

Document(s) : Documents informels GRVA-14-15/Rev.3, GRVA-14-31, GRVA-14-36, GRVA-14-41, GRVA-14-44, GRVA-14-51/Rev.2, GRVA-14-53, GRVA-14-54/Rev.1 et GRVA-14-56.

38. L'expert des États-Unis d'Amérique, Coprésident du groupe FRAV, a présenté le document GRVA-14-15. Il a expliqué que le groupe FRAV : a) ne recommandait pas de prescriptions obligatoires supplémentaires pour les dispositifs de signalisation lumineuse dont s'occupait le WP.29, par rapport aux prescriptions établies pour les véhicules à conduite manuelle ; b) estimait que les dispositifs de signalisation lumineuse existants pourraient permettre (s'ils étaient autorisés) de signaler le déclenchement d'une réaction de secours automatique servant à mettre le véhicule muni d'un système de conduite automatisé dans un état de risque minimal ; c) avait recommandé l'établissement de prescriptions uniformes relatives à un signal lumineux qui, lorsqu'il serait installé sur un véhicule muni d'un système de conduite automatisé et dans certaines conditions, servirait à communiquer l'état de fonctionnement dudit système, pour répondre aux besoins des pays qui pourraient souhaiter rendre ce signal lumineux obligatoire ; d) estimait qu'il existait d'autres moyens que la signalisation lumineuse pour répondre aux besoins de sécurité ; e) avait recommandé la poursuite du suivi des recherches menées sur la signalisation du système de conduite automatisé et la sécurité des interactions entre les autres usagers de la route et le véhicule équipé dudit système.

39. Le GRVA a examiné en détail le document, qui a fait l'objet d'observations de la part des experts du Canada, de la France, du Japon, des États-Unis d'Amérique et du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, ainsi que de l'AAPC, de l'OICA, de SAE International et de l'UIT. Le secrétariat a élaboré des versions révisées du document tenant compte des contributions reçues en cours de session. Le GRVA a pris note des préoccupations de l'OICA quant à la démarche consistant à laisser aux pays ou aux États (dans le cas des pays fédéraux) le choix d'imposer, d'autoriser ou d'interdire la signalisation lumineuse pour les systèmes de conduite automatisés. Il a adopté le document GRVA-14-15/Rev.3 (recommandations du GRVA relatives à la signalisation lumineuse externe des systèmes de conduite automatisés) et demandé au secrétariat de le soumettre au Comité de gestion pour la coordination des travaux (AC.2) et au WP.29 pour examen à leurs sessions de novembre 2022.

40. Le Secrétaire a présenté le document GRVA-14-44, qui contient des informations sur la participation du Président et du Secrétaire du GRVA à la session du WP.1 tenue la semaine précédant la quatorzième session du GRVA. Il a expliqué que le WP.1 avait été informé du contenu du document GRVA-14-15, qui porte sur la signalisation lumineuse relative aux systèmes de conduite automatisés, et avait examiné la question de la signalisation pour les véhicules munis de ces systèmes (également sur la base d'un document informel soumis par l'expert des Pays-Bas), que le Président du WP.1 avait rappelé l'invitation faite au GRVA à participer à une manifestation publique commune, qui pourrait être organisée pendant la session du CTI, et que les Parties contractantes participant aux travaux du WP.1 avaient exprimé leur intérêt pour un échange (sous forme d'un atelier) auquel participeraient le groupe FRAV du GRVA et le groupe informel d'experts de la conduite automatisée, qui relève du WP.1. Il a appelé l'attention du GRVA sur les documents du WP.1 (sur les facteurs humains et le projet de résolution du WP.1 sur les activités autres que la conduite), également publiés sur la page Web du GRVA par commodité.

41. L'expert du Canada s'est félicité des échanges avec le WP.1. Il a proposé que des débats sur les activités d'intérêt commun soient également tenus au niveau du WP.29, dit qu'il avait participé à une activité du WP.1 consacrée au facteur humain, organisée au titre du point 3 d) 1) de l'ordre du jour, en présidant une table ronde sur la question. Il a déclaré qu'il n'était pas favorable à l'organisation d'une manifestation publique conjointe avec le WP.1 et proposé la reprise des travaux sur la taxonomie, les définitions et le lexique (initiés quelques années avant la COVID-19).

42. L'expert de l'OICA a décrit les deux types de manifestations dont le WP.1 avait débattu. Il a mentionné, d'une part, l'invitation que le Président du WP.1 avait adressée au GRVA pour une campagne de communication, et, de l'autre, la décision du WP.1 en faveur d'un atelier coorganisé par le groupe FRAV et le groupe informel d'experts de la conduite automatisée, visant à mettre en commun des informations, à éviter les chevauchements ou les répétitions, à recenser les points d'intérêt commun et à empêcher le ralentissement des travaux. Il a confirmé les informations fournies par le secrétariat dans le document GRVA-14-44 et déclaré que le secteur avait besoin de règles de circulation harmonisées permettant d'éviter la fragmentation des règles, qu'il faudrait ajouter aux algorithmes relatifs aux systèmes de conduite automatisés.

43. L'expert du Canada a rappelé que le groupe informel d'experts de la conduite automatisée réunissait les parties intéressées. Il a déclaré que tout débat devrait être rapporté au WP.1 et que cette répétition serait utile.

44. Le GRVA a fait observer que la collaboration ne devait pas influencer sur les processus internes respectifs. Il a invité le Président à rendre compte à l'AC.2 et au WP.29 des échanges informels qui avaient eu lieu entre le groupe FRAV, qui relève du GRVA, et le groupe informel d'experts de la conduite automatisée, qui relève du WP.1.

45. L'expert de l'OICA a présenté le document GRVA-14-31, dans lequel il est rappelé que l'industrie automobile vise la fin de 2025 pour l'élaboration d'un système de certification harmonisé à l'échelle internationale concernant les systèmes de conduite automatisés. Il a présenté des recommandations pour la définition de catégories de véhicules en fonction des systèmes de conduite automatisés. Il a également avancé des idées pertinentes concernant l'examen et de la révision des Règlements techniques mondiaux ONU (RTM ONU) et des Règlements ONU relevant de la compétence du GRVA afin de déterminer s'ils étaient adaptés aux systèmes de conduite automatisés.

46. L'expert des Pays-Bas, Coprésident du groupe VMAD, a pris note de l'intérêt que le secteur portait à la mise en place d'un système de certification harmonisé à l'échelle internationale pour les systèmes de conduite automatisés. Il a déclaré que le groupe VMAD ne serait sans doute pas prêt à prendre en compte tous les cas d'utilisation et toutes les catégories de véhicules d'ici à la fin de 2025 et qu'à ce stade, aucun engagement n'avait été pris pour respecter cette date.

47. L'expert du Canada, Coprésident du groupe VMAD, a rappelé la récente prorogation du mandat du groupe. Il a approuvé la déclaration de son collègue des Pays-Bas et dit que les travaux étaient en cours et que le secteur devait également adapter son calendrier. Il a proposé que le WP.29 soit consulté sur la proposition visant à traiter les catégories de véhicules selon les systèmes de conduite automatisés. Il a recommandé que l'examen des RTM ONU et des Règlements ONU ne soit pas centré sur l'Europe. Il a prévenu que toute demande d'accélération ou perturbation était susceptible de nuire à l'avancement des travaux du groupe VMAD. Il a proposé que le secteur participe aux réunions du groupe pour présenter les technologies de pointe, les obstacles, la manière dont il traitait les questions de sécurité avant de procéder à des essais ou de mettre les produits sur le marché.

48. Le Secrétaire a rappelé au GRVA que le Groupe de travail des dispositions générales de sécurité (GRSG) était en charge des résolutions qui contenaient les définitions des catégories de véhicules et lui a proposé de se mettre en contact avec ledit Groupe de travail.

49. L'expert de l'UIT a estimé que le GRVA n'avait pas le temps d'aborder tous les sujets. Il a proposé que l'on se concentre sur les véhicules classiques munis d'un système de conduite automatisé.

50. L'expert de SAE International a dit que les catégories de véhicules pourraient même avoir une incidence sur les numéros d'identification des véhicules.

51. Le GRVA a demandé au Président de consulter l'AC.2 et le WP.29 à leurs sessions de novembre 2022 sur la manière de traiter la question des catégories de véhicules automatisés.

52. L'experte du Centre commun de recherche de la Commission européenne, Présidente du sous-groupe 3 du groupe VMAD, a expliqué que l'Union européenne (UE) avait récemment adopté un règlement (UE) qui portait notamment sur l'homologation (en petites séries) de navettes sans conducteur, ce qui constituait un premier et très bon exemple de l'application des principes de la Nouvelle méthode d'évaluation et d'essai de la conduite automatisée, fondée sur l'approche à plusieurs composantes du GRVA. Elle a offert de présenter ce règlement aux réunions suivantes des groupes FRAV et VMAD.

53. En réponse aux coprésidents du groupe VMAD, l'expert de l'OICA a déclaré qu'il importait d'admettre la nécessité d'agir rapidement. Il a reconnu le rôle du GRSG pour les catégories de véhicules, pris note des particularités des systèmes de conduite automatisés et demandé au GRVA de prêter son concours au GRSG. Il a remercié l'expert de l'UE d'avoir mis en lumière le travail effectué au niveau de l'UE et reconnu que plusieurs aspects de ce travail étaient étroitement liés aux activités des groupes FRAV et VMAD et qu'il serait donc intéressant de tenir des discussions et des échanges. Il a confirmé que le travail accompli sur l'examen des Règlements ONU et des RTM ONU n'était pas centré sur l'Europe.

54. L'expert de la France a présenté le document GRVA-14-36, dans lequel le GRVA est informé des travaux de l'équipe spéciale chargée de l'adéquation des Règlements ONU et des RTM ONU relevant du GRVA aux systèmes de conduite automatisés. Il a remercié l'expert de la Chine pour sa collaboration sur cette question. L'expert des Pays-Bas a présenté le document GRVA-14-41, dans lequel il rend compte des activités du GRSG sur cette question et sollicite l'avis du GRVA. L'expert de l'Allemagne a communiqué des informations concernant les activités menées par le GRSP sur cette question.

55. Le GRVA a examiné le document GRVA-14-54, établi par le Secrétaire sur la base des contributions reçues, dans lequel des orientations sont proposées aux groupes de travail chargés de l'examen des Règlements ONU et des RTM ONU. La proposition a fait l'objet d'observations de la part des experts de l'Allemagne, de la Chine, de la Fédération de Russie, de la France (GRVA-14-53), du Japon et des Pays-Bas, ainsi que de l'OICA (GRVA-14-56). Le GRVA a confirmé que l'ALKS n'entraînait pas dans le cadre de cet examen. Il a approuvé le document GRVA-14-54/Rev.1, qui contient des orientations à l'intention des experts de tous les groupes de travail participant à ces activités. Il a demandé au Président d'informer l'AC.2 de cette coordination entre les groupes de travail.

56. Le GRVA a examiné les résultats attendus des groupes FRAV et VMAD. Il a adopté le document GRVA-14-51/Rev.2 (Proposition d'amendements au document ECE/TRANS/WP.29/2021/151 (document-cadre)) et prié le secrétariat de le soumettre à l'AC.2 et au WP.29 pour information à leurs sessions de novembre 2022.

F. Questions diverses

Document(s) : Documents informels GRVA-14-08 et GRVA-14-19.

57. L'experte de la Chine a présenté le document GRVA-14-19, dans lequel est exposée la position de ce pays sur les questions restant à traiter au sujet de l'évaluation et des essais d'efficacité des systèmes de conduite automatisés, et où figurent d'autres propositions. L'expert du Canada a rappelé que l'experte de la Chine jouait un rôle moteur dans le groupe FRAV et qu'elle avait la possibilité de porter directement ces propositions à l'attention de son groupe. Il a invité la Chine à faire ses propositions directement au sous-groupe 1 du groupe VMAD. L'expert des États-Unis d'Amérique s'est fait l'écho des observations du Canada. L'experte de la Chine a précisé que, dans un souci de bonne gouvernance, son pays préférerait communiquer d'abord ces considérations au GRVA, organe officiel et de tutelle des groupes FRAV et VMAD. Le GRVA a pris note de ces informations, qui seraient transmises aux groupes de travail informels.

58. L'expert de SAFE a présenté le document GRVA-14-08, qui vise à présenter l'Association for Standardization of Automation and Measuring Systems (ASAM) et à informer la communauté de la sortie de l'ASAM OpenSCENARIO® 2.0.0, qui comprend un nouveau langage de description de scénarios et fournit des outils et des mécanismes permettant aux régulateurs de communiquer avec les développeurs, afin d'améliorer la validation de l'assurance de la sécurité des systèmes de conduite automatisés, leurs essais et leur certification.

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

A. Cybersécurité et protection des données

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/17,
ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/18 ;
Documents informels GRVA-14-06, GRVA-14-07, GRVA-14-11,
GRVA-14-33, GRVA-14-34 et GRVA-14-46.

59. L'expert du CEMA a présenté le document GRVA-14-33, qui contient des informations détaillées sur les activités de normalisation du secteur des véhicules agricoles en matière de cybersécurité et de mises à jour logicielles, ainsi que le calendrier correspondant. À la demande de l'expert des États-Unis d'Amérique, il a précisé que sa délégation appuierait la création d'un nouveau groupe de travail chargé de cette question.

60. L'expert de l'Italie soutenait l'approche et les activités du CEMA. L'expert de l'Allemagne a accepté d'examiner le document élaboré par ce comité. L'expert du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord a fait observer que les résultats attendus du groupe de travail informel de la cybersécurité et des questions de sûreté des transmissions sans fil (groupe CS/OTA), à savoir des prescriptions fondées sur l'évaluation des risques, étaient très généraux. Il estimait qu'il serait trop long d'attendre que le processus de normalisation soit achevé. L'expert du Canada a confirmé que les activités du groupe étaient assez générales pour englober les véhicules agricoles et dit qu'il n'était pas certain que le groupe CS/OTA doive examiner de nombreuses autres prescriptions.

61. Le GRVA a noté que certaines délégations avaient besoin de plus de temps pour examiner la proposition du CEMA. Il a encouragé le CEMA à se mettre en rapport avec le groupe CS/OTA. Il a décidé de maintenir les documents GRVA-14-33 et GRVA-14-34 à l'ordre du jour de sa session de janvier 2023.

62. L'expert du Laboratoire national de la sécurité routière et de l'environnement (NTSEL) du Japon a présenté le document GRVA-14-07, qui résume les résultats de l'atelier sur la cybersécurité des véhicules organisé par le NTSEL et le secrétariat à la demande du GRVA, à l'intention des Parties contractantes aux Accords de 1958 et de 1998 (ECE/TRANS/WP.29/GRVA/13, par. 48 à 50). Le GRVA a pris note des conclusions de l'atelier : a) le principal effet du Règlement ONU n° 155 tenait aux prescriptions relatives à l'analyse des menaces et à l'évaluation des risques ; b) l'annexe 5 ne devait pas devenir le point central ou la liste de contrôle, au risque de voir l'efficacité des prescriptions diminuer. Le Groupe a accueilli avec satisfaction ce rapport. Il lui semblait possible d'organiser un autre atelier à l'intention des Parties contractantes à l'Accord de 1958 et, surtout, à l'Accord de 1998, si une Partie contractante en faisait la demande.

63. L'expert du NTSEL a présenté le document GRVA-14-46, dans lequel il est rendu compte des résultats des ateliers consacrés à l'application du Règlement ONU n° 155. Il a rappelé l'objectif de ces ateliers réunissant les autorités d'homologation de type et les services techniques désignés par les Parties contractantes à l'Accord de 1958. La question en suspens examinée par le groupe portait sur les conditions d'acceptation des certificats étrangers de systèmes de gestion de la cybersécurité dans le cadre de projets multimarques et de l'homologation de type en plusieurs étapes. Le GRVA, faisant observer que les travaux en atelier allaient bientôt se terminer, se demandait s'il convenait d'organiser des activités analogues pour le Règlement ONU n° 156 et les systèmes de gestion des mises à jour logicielles. Le Groupe de travail a accueilli avec satisfaction les informations communiquées

et noté que les travaux pourraient aboutir à une proposition d'amendement au document d'interprétation du Règlement ONU n° 155 ou à des projets d'amendements aux Règlements ONU, qui pourraient être examinés par le groupe CS/OTA avant d'être soumis au GRVA.

64. L'expert de SAE International a rappelé l'exposé qu'il avait fait à la précédente session du GRVA. Il a présenté les documents ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/17 et ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/18 (le document GRVA-14-06 contient une version du document ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/18 avec suivi des modifications), dont l'objet est de préciser les prescriptions de l'annexe 5 qui concernent l'authentification des messages du Système mondial de navigation par satellite (GNSS). Les propositions ont fait l'objet d'observations de la part de la CLEPA et de l'OICA (GRVA-14-11). Le GRVA a décidé de transmettre les quatre documents mentionnés dans le présent paragraphe au groupe CS/OTA pour complément d'examen.

65. Le GRVA a pris note du nombre de tâches confiées au groupe CS/OTA et dit que la session suivante du groupe aurait lieu en ligne et durerait deux heures. Il a demandé au groupe CS/OTA de consacrer plus de temps aux débats. Il a relevé que le mandat de ce groupe allait expirer en novembre 2022 et dit qu'il était possible de le proroger d'au moins un an. Le GRVA a prié le secrétariat d'informer l'AC.2 et le WP.29, à leurs sessions de novembre 2022, que les produits proposés pour le groupe seraient présentés en détail à la 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-14-20.

67. L'expert de la Chine a présenté le document GRVA-14-20. Il a fait valoir que le terme *véhicules connectés* figurait dans le nom du GRVA et que jusque-là, les résultats attendus du GRVA en matière de connectivité se limitaient à la cybersécurité et aux mises à jour logicielles. Il a dit que le GRVA devait envisager de nouvelles tâches dans ce domaine. Il a en outre souligné que la capacité d'un véhicule à envoyer et à recevoir des données avec précision était un facteur important pour l'exécution des fonctions axées sur la connectivité. L'échange de données de véhicule à véhicule (V2V) était important pour que la technologie puisse pleinement se déployer dans le domaine de la sécurité routière. L'expert a pris note des activités de normalisation et de réglementation de l'ISO, de l'UIT, de la Commission électrotechnique internationale (CEI), de SAE International, de l'Institut européen des normes de télécommunication (ETSI) et de l'Intelligent Transport System Connect Promotion Association du Japon. Il a proposé que le GRVA effectue des recherches préliminaires sur l'échange de données V2V, le contenu des données, leur format, les règles régissant leur diffusion et les prescriptions fonctionnelles relatives à la communication. Il importait de déterminer : a) si l'objet de l'échange de données V2V serait un système du véhicule ; b) à quel niveau ces activités pourraient être menées ; c) comment coordonner la formulation de prescriptions techniques harmonisées. Cette proposition a suscité des observations de la part des experts de l'Allemagne, du Canada, de la France, du Japon, de l'OICA et de l'UIT. Le GRVA a décidé d'étudier l'opportunité de telles activités, de vérifier si d'autres groupes de travail ou le groupe de travail informel des systèmes de transport intelligents y participeraient et d'informer et de consulter l'AC.2 et le WP.29 à leurs sessions de novembre 2022 sur la marche à suivre concernant ce point technique.

D. Questions diverses

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

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) : Document informel GRVA-14-18.

69. L'expert de la Fédération de Russie, Coprésident de l'équipe spéciale des systèmes actifs d'aide à la conduite, a présenté le document GRVA-14-18, dans lequel il est fait état des progrès de l'équipe dans l'élaboration d'un Règlement ONU sur les systèmes d'aide au contrôle du véhicule. Il a présenté de manière détaillée les activités du petit groupe de rédaction. L'expert a évoqué les réflexions de l'équipe spéciale sur la répartition des systèmes d'aide au contrôle du véhicule entre le Règlement ONU n° 79 et le nouveau Règlement ONU sur les systèmes d'aide au contrôle du véhicule. Il a exposé en détail le processus de révision du document de référence des systèmes d'aide au contrôle du véhicule et le calendrier correspondant. On pouvait s'attendre à ce que la rédaction du Règlement ONU soit achevée d'ici à mai ou septembre 2023. Le GRVA a approuvé le rapport d'activité.

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

Document(s) : (ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2021/9, ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2021/10) ; Documents informels GRVA-14-24/Rev.1 et GRVA-14-25.

70. Comme l'avait recommandé l'équipe spéciale des systèmes actifs d'aide à la conduite, le GRVA a décidé de maintenir les documents ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2021/9 et ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2021/10 à l'ordre du jour de sa session de janvier 2023.

71. L'expert de l'OICA a présenté le document GRVA-14-25, dans lequel figurent des informations détaillées sur une proposition de modification des dispositions relatives à l'activation de la fonction de direction à commande automatique de catégorie C afin de réduire les risques de confusion chez le conducteur.

72. L'expert du Japon a appuyé la proposition. Celui du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord a déclaré adhérer à l'objectif de la proposition et proposé de revoir le texte proposé.

73. L'expert de l'Allemagne a déclaré qu'il n'était pas favorable à la proposition du GRVA-14-25. Il pensait qu'il fallait répondre à cette préoccupation en améliorant les prescriptions relatives à l'interface homme-machine.

74. L'expert de l'OICA a présenté le document GRVA-14-24/Rev.1, dans lequel l'observation de l'expert de l'Allemagne est prise en compte. Ce dernier appréciait les modifications proposées, mais demeurait préoccupé par le libellé du paragraphe 5.6.4.5, qui risquait d'introduire une prescription faible et difficile à vérifier. Le GRVA a approuvé l'objectif de la proposition sur le fond, mais demandé que son libellé soit amélioré en vue d'un examen à sa session de janvier 2023.

C. Questions diverses

Document(s) : Document informel GRVA-14-14.

75. L'experte du Japon a présenté le document GRVA-14-14, dans lequel il est proposé que le GRVA harmonise les prescriptions relatives au contrôle de l'accélération en cas d'erreur de pédale dans le cadre de l'Accord de 1958. Elle a décrit en détail la situation du Japon où, selon les statistiques, les conducteurs âgés de 75 ans et plus sont plus souvent impliqués dans des accidents dus à la confusion entre la pédale d'accélération et la pédale de freinage. Elle a démontré avec force détails les avantages qu'il y aurait à rendre le contrôle de l'accélération en cas d'erreur de pédale obligatoire et proposé un plan de travail pour le GRVA.

76. L'expert des États-Unis d'Amérique a demandé pourquoi il était proposé de procéder à l'harmonisation dans le cadre de l'Accord de 1958, et il a posé des questions sur les données permettant de déterminer éventuellement les rapports coûts/avantages à l'appui des activités de réglementation. L'expert de la France a demandé si l'on disposait de retours d'expérience sur les faux positifs et posé la question de savoir si ce système n'aurait de sens que pour les véhicules équipés d'une boîte de vitesses automatique. L'expert de la Suède voulait savoir si la réglementation sur le système actif de freinage d'urgence (AEBS) pouvait permettre de remédier à ces situations. L'expert de la République de Corée a dit que son pays avait connu des cas analogues, comme le montraient les données de l'EDR, et qu'il participerait aux activités proposées par le Japon. L'expert de l'Allemagne a évoqué des accidents similaires survenus dans son pays. Il a expliqué qu'il fallait réglementer ces systèmes car ils étaient susceptibles de prendre le pas sur le conducteur. L'expert de l'OICA a demandé s'il était possible d'envisager des directives applicables au contrôle de l'accélération en cas d'erreur de pédale. Il a dit que la perte de contrôle par le conducteur avait fait l'objet d'un débat dans le contexte des systèmes actifs d'aide à la conduite et des systèmes de conduite automatisés complexes, mais qu'étant donné qu'elle n'était pas encore jugée acceptable par les autorités responsables de la réglementation pour des systèmes plus simples tels que l'AEBS, elle ne l'était donc pas a fortiori pour le contrôle de l'accélération en cas d'erreur de pédale.

77. Le GRVA a accepté que l'experte du Japon, en collaboration avec les Parties contractantes intéressées, rédige la version préliminaire du mandat d'un éventuel groupe de travail informel du contrôle de l'accélération en cas d'erreur de pédale. Il examinerait ce projet de mandat et déciderait de la marche à suivre à sa session suivante.

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

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/19 et
ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/20,
ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/21,
ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/22,
ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/23,
ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/24 ;
Documents informels GRVA-14-10, GRVA-14-21, GRVA-14-26,
GRVA-14-28, GRVA-14-37, GRVA-14-38, GRVA-14-47,
GRVA-14-48, GRVA-14-49, GRVA-14-50 et GRVA-14-57.

78. L'expert de la Commission européenne a présenté le document GRVA-14-38, dans lequel sont présentés les documents ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/19, ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/20 et ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/21, qui portent sur l'harmonisation du Règlement ONU n° 152 avec le libellé le plus récent adopté pour le Règlement ONU n° 131. L'expert de l'OICA a proposé deux corrections d'ordre rédactionnel.

79. L'expert de l'OICA a présenté le document GRVA-14-28, dans lequel il est proposé de préciser le libellé des trois documents officiels ci-dessus en ce qui concerne la réactivation de l'AEBS, par exemple pour un redémarrage du moteur. L'expert de la France a présenté le document GRVA-14-21 qui porte sur la même question et vise à rendre la version française plus claire. Le secrétariat a élaboré les documents GRVA-14-48, GRVA-14-49 et GRVA-14-50 en prenant en compte toutes les modifications proposées.

80. Le GRVA a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/19, tel que modifié par le document informel GRVA-14-48, et demandé au secrétariat de le soumettre au WP.29 et à l'AC.1, en tant que complément à la version originale du Règlement ONU n° 152, pour examen et mise aux voix à leurs sessions de mars 2023.

81. Le GRVA a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/20, tel que modifié par le document informel GRVA-14-49, et demandé au secrétariat de le soumettre au WP.29 et à l'AC.1, en tant que complément à la série 01 d'amendements au Règlement ONU n° 152, pour examen et mise aux voix à leurs sessions de mars 2023.

82. Le GRVA a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/21, tel que modifié par le document informel GRVA-14-50, et demandé au secrétariat de le soumettre au WP.29 et à l'AC.1, en tant que complément à la série 02 d'amendements au Règlement ONU n° 152, pour examen et mise aux voix à leurs sessions de mars 2023.

83. L'expert de l'Allemagne, Coprésident du groupe AEBS pour les véhicules lourds, a présenté les documents ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/22 et ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/23, qui contiennent des propositions d'amendements aux dispositions du Règlement ONU n° 131 relatives à la réactivation de la fonction AEBS (pour un nouveau démarrage du moteur par exemple) et des propositions visant à préciser les dispositions relatives à la fiabilité. L'expert de l'OICA a présenté le document GRVA-14-26, dans lequel il est proposé d'apporter des précisions aux dispositions des deux documents officiels ci-dessus concernant la réactivation de la fonction AEBS, par exemple pour un nouveau démarrage du moteur. Le secrétariat a élaboré les documents GRVA-14-47 et GRVA-14-57 afin de prendre en compte ces modifications.

84. Le GRVA a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/22 tel que modifié par le document informel GRVA-14-47 et demandé au secrétariat de le soumettre au WP.29 et à l'AC.1, en tant que complément à la série 02 d'amendements au Règlement ONU n° 131, pour examen et mise aux voix à leurs sessions de mars 2023.

85. Le GRVA a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/23 tel que modifié par le document informel GRVA-14-57 et prié le secrétariat de le soumettre au WP.29 et à l'AC.1, en tant que complément à la série 01 d'amendements au Règlement ONU n° 131, pour examen et mise aux voix à leurs sessions de mars 2023.

86. L'expert de la France a présenté les activités liées aux essais virtuels de l'AEBS. Il a expliqué qu'il était possible, pour les essais virtuels de l'AEBS, de s'inspirer des activités du sous-groupe 2 du groupe VMAD.

87. L'expert de l'Italie a proposé de porter de 8 à 10 tonnes la limite fixée dans le cadre du Règlement ONU n° 152. Le GRVA a invité l'expert de l'Italie à donner davantage de détails et de données pour examen à la session suivante.

88. L'expert de l'Allemagne a présenté le document GRVA-14-37, en guise d'introduction au document ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/24, qui contient une proposition visant à harmoniser les prescriptions relatives aux systèmes de freinage d'urgence en milieu urbain (UEBS) au moyen d'un nouveau Règlement ONU qui concernerait spécifiquement les véhicules lourds se déplaçant à faible vitesse et la protection des usagers de la route vulnérables. Il a déclaré que, compte tenu de ce nouveau Règlement ONU, le règlement relatif à la vision directe, qui relève de la compétence du GRSG, pourrait être modifié de sorte que les critères d'efficacité soient différents pour les véhicules équipés de cet UEBS.

89. L'expert du Danemark a présenté le document GRVA-14-10 et fait une déclaration sur la situation en Ukraine (voir annexe III). L'expert de la Fédération de Russie a répondu dans l'outil de discussion en ligne de la réunion et d'autres déclarations ont été soumises au secrétariat pour insertion dans le rapport (voir annexe III). L'expert du Danemark a expliqué qu'un nouveau Règlement ONU sur les systèmes de freinage d'urgence en milieu urbain (UEBS) pourrait être examiné indépendamment des considérations liées aux activités du GRSG sur la vision directe. Il estimait qu'une modification du Règlement ONU n° 131 serait préférable à un nouveau Règlement ONU. Il a formulé des observations d'ordre technique sur le projet élaboré par l'Allemagne pour une meilleure gestion des conditions réelles. L'expert des Pays-Bas était d'accord avec le Danemark et pensait que les UEBS ne devaient pas affaiblir les prescriptions relatives à la vision directe élaborées par le GRSG. Il a salué la grande avancée que représentait l'amélioration récente du Règlement ONU n° 131 (en particulier les prescriptions concernant la détection des piétons et des cyclistes), mais il pensait qu'il était possible de faire mieux en ce qui concerne les conditions réelles. Il pensait en outre, comme le Danemark, que la norme ISO 19206-4:2020 visée dans le Règlement ONU n° 131 présentait des lacunes et n'était pas assez exhaustive en ce qui concerne les cyclistes.

90. L'expert de l'OICA s'est dit préoccupé par ce qui avait été dit sur l'efficacité en conditions réelles. Les Règlements ONU n^{os} 131 et 152 interdisaient tous deux que le système AEBS modifie sa stratégie de contrôle dans des conditions autres que celles des essais. L'expert a pris note de la position ambitieuse de l'Allemagne, pour laquelle l'UEBS n'était pas destiné à être un système de conduite automatisé mais pouvait s'immiscer dans la conduite. Il s'inquiétait à l'idée que l'UEBS puisse être rendu obligatoire, alors que son examen venait à peine de se terminer dans le cadre du Règlement ONU n^o 131.

91. L'expert de l'Allemagne a proposé que ce point soit maintenu à l'ordre du jour, que le projet de Règlement sur les UEBS soit soumis au GRSG et que le WP.29 soit consulté sur la question de savoir si un groupe de travail informel pouvait examiner la proposition. Le GRVA a dit qu'il appartenait à l'Allemagne de décider s'il convenait de présenter le projet sur les UEBS au GRSG et qu'il serait souhaitable de prendre contact avec ce dernier en vue de parvenir à une position commune. Il a demandé au Président d'informer le WP.29, à sa session de novembre 2022, des débats en cours sur la proposition (ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/24).

IX. Règlements ONU n^{os} 13, 13-H, 139 et 140, et RTM ONU n^o 8 (point 8 de l'ordre du jour)

A. Systèmes de contrôle électronique de la stabilité

Document(s) : (ECE/TRANS/WP.29/2020/99 ;
Documents informels GRVA-13-23 et GRVA-13-39),
Documents informels GRVA-14-27 et GRVA-14-30.

92. L'expert de la République de Corée a informé le GRVA qu'aucun progrès n'avait été réalisé s'agissant de l'éventuel amendement au RTM ONU n^o 8 concernant les dispositions relatives aux essais pour tenir compte des systèmes de direction innovants à faibles rapports de transmission. Il a expliqué qu'au Comité exécutif de l'Accord de 1998 (AC.3), son pays avait offert de parrainer cet amendement par souci de cohérence entre le Règlement ONU n^o 140 et le RTM ONU n^o 8. Il a déclaré qu'il n'avait pas d'expérience de ce type de systèmes. L'expert du Canada a exprimé son intérêt pour les données étayant la proposition d'amendement. L'expert des États-Unis d'Amérique a dit qu'il était difficile d'appuyer la proposition en l'absence de preuves. Il a proposé que les Parties contractantes à l'Accord de 1998 soient associées aux travaux au cas où le Règlement ONU n^o 140 serait à nouveau modifié afin de faciliter son harmonisation avec le RTM ONU n^o 8. Le GRVA a accepté de suspendre cette activité, en attendant de disposer de données supplémentaires.

93. L'expert de l'OICA a présenté le document GRVA-14-30, en guise d'introduction au document GRVA-14-27 qui contient des propositions de modifications au Règlement ONU n^o 140 visant à préciser les procédures d'essai pour le rapport de direction faible. L'expert du Canada a pris note des valeurs indiquées dans la proposition pour la puissance mécanique de l'appareil de braquage et demandé si l'OICA pouvait communiquer les données justifiant ces valeurs. L'expert de la France s'est déclaré intéressé par la proposition, a fait état des données figurant dans les normes ISO relatives à ces conditions d'essai qui pourraient servir de référence, et dit qu'il fallait plus de temps pour étudier la proposition.

94. L'expert de la France a informé le GRVA de l'élaboration de sa proposition figurant dans le document ECE/TRANS/WP29/GRVA/2022/14, qui vise à imposer l'installation d'un système de contrôle de la stabilité du véhicule sur les camions malaxeurs. Il avait réfléchi à cette proposition avec l'expert de l'OICA afin de déterminer quelle configuration de véhicule serait appropriée. L'expert de l'OICA a expliqué que les constructeurs de véhicules ne produisaient pas de bétonnières, et que la plupart étaient construites sur des châssis 8x4 ou 8x4/4, mais beaucoup plus rarement sur des châssis 8x2. L'expert de la Suisse a précisé que nombre de ces engins étaient des véhicules de la catégorie G, présentant un risque important de renversement.

95. Le GRVA a décidé de maintenir à l'ordre du jour de sa session suivante l'examen des documents GRVA-13-23, GRVA-13-39 et GRVA-14-27 relatifs au système de contrôle électronique de la stabilité.

B. Systèmes de freinage électromécaniques

Document(s) : Documents informels GRVA-14-12 et GRVA-14-52.

96. L'expert de la CLEPA a informé le GRVA (GRVA-14-52) des résultats des réunions hebdomadaires organisées par la CLEPA depuis février 2022, avec des représentants du secteur et des Parties contractantes, pour l'élaboration de dispositions relatives à l'homologation des systèmes de freinage électromécaniques destinés aux camions et aux autocars électriques. Les systèmes de freinage électromécaniques avaient été présentés pour la première fois au GRVA à sa septième session (voir ECE/TRANS/WP.29/2020/21). La proposition initiale a été régulièrement mise à jour conformément aux directives du GRVA (voir ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2021/24, ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/8 et GRVA-13-05). L'expert de la CLEPA a présenté les faits nouveaux récents concernant l'effet du vieillissement du dispositif de stockage d'énergie électrique. Il a présenté le document GRVA-14-12, qui constitue le projet le plus récent et remplace le document GRVA-13-05, et il a invité les Parties contractantes intéressées à participer aux activités de la CLEPA.

97. Le GRVA a pris note de l'exposé de l'expert de la CLEPA sur les systèmes de freinage électromécaniques et noté que l'Association soumettrait une proposition d'amendement au Règlement ONU n° 13, fondée sur le document GRVA-14-12, pour examen à la session suivante.

C. Précisions

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/25 ;
Documents informels GRVA-14-13, GRVA-14-32
et GRVA-14-55/Rev.1.

98. L'expert de l'OICA a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/25, qui contient une proposition visant à assurer la continuité de la méthode E1337 d'ASTM International, relative à la mesure du coefficient de freinage maximal, dans le Règlement ONU n° 140, en ajoutant une référence au nouveau pneumatique d'essai de référence normalisé prescrit par la norme ASTM F2493.

99. L'expert du Canada a relevé qu'une modification similaire avait été apportée à la série 01 d'amendements au Règlement ONU n° 13-H et demandé s'il fallait également apporter cette modification à la série originale. L'expert de l'OICA lui a répondu que cela serait logique, et le secrétariat a élaboré le document correspondant (GRVA-14-55).

100. Le GRVA a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/25 et demandé au secrétariat de le soumettre au WP.29 et à l'AC.1, en tant que complément à la version originale du Règlement ONU n° 140, pour examen et mise aux voix à leurs sessions de mars 2023.

101. Le GRVA a adopté le document GRVA-14-55/Rev.1 et prié le secrétariat de le soumettre au WP.29 et à l'AC.1, en tant que complément à la version originale du Règlement ONU n° 13-H, pour examen et mise aux voix à leurs sessions de mars 2023.

102. L'expert de la CLCCR a présenté le document GRVA-14-13, qui vise à permettre l'homologation des systèmes de freinage pour les remorques dont l'essieu est équipé d'un système de freinage électrique à récupération ou d'un système de propulsion. Ces nouveaux essieux de remorques pouvaient convertir l'énergie cinétique d'un essieu pour alimenter des dispositifs électriques (par exemple les dispositifs de refroidissement des camions frigorifiques) et faciliter les manœuvres du véhicule à moteur (tracteur) pendant le démarrage ou l'arrêt et pendant l'accélération ou le freinage. Cela permettrait de réduire la consommation de carburant du véhicule à moteur tout en refroidissant les engins (et donc de réduire les émissions de CO₂). L'expert de la CLEPA a appuyé la proposition. L'expert de l'OICA a

salué l'innovation proposée par la CLCCR, mais dit qu'il ne pouvait pas appuyer la proposition d'amendement telle qu'elle était rédigée.

103. Le GRVA a invité l'ensemble du secteur à collaborer sur cette question et demandé au secrétariat de distribuer le document GRVA-14-13 sous une cote officielle à la session suivante du GRVA.

104. Le GRVA a repris l'examen d'une proposition d'amendement à l'annexe 18 du Règlement ONU n° 13, soumise par l'expert du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord. Le GRVA a dit que l'expert soumettrait une proposition révisée ou un document de travail qui pourrait éventuellement reposer sur le document GRVA-14-32 et qui pourrait se combiner avec la proposition de la CLEPA visant à modifier le Règlement ONU n° 13 en ce qui concerne les systèmes de freinage électromécaniques, pour examen à la session suivante du GRVA.

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

A. RTM ONU n° 3

105. L'expert de l'Italie a informé le GRVA que des débats sur un éventuel amendement au RTM ONU n° 3 avaient eu lieu depuis la session de juin 2022 de l'AC.3. Le GRVA a suivi la recommandation de l'expert selon laquelle l'examen de cet amendement devait être suspendu en attendant celui d'autres amendements au Règlement ONU n° 78.

B. Règlement ONU n° 78

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/26 ;
Document informel GRVA-14-09.

106. L'expert de l'IMMA a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/26, qui porte sur l'introduction de dispositions relatives à l'homologation de type des systèmes de freinage à commande automatique. Les experts de l'Allemagne, de l'Espagne, de la France, de l'Italie, du Japon, des Pays-Bas et du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord ont appuyé la proposition. L'expert du Canada a dit que ces systèmes pouvaient surprendre les conducteurs et avoir des conséquences imprévues. Il a demandé si la question de la sécurité serait traitée ailleurs. L'expert de l'IMMA a expliqué que les prescriptions de sécurité étaient incluses dans la proposition figurant dans le document GRVA-14-09.

107. L'expert des Pays-Bas a présenté le document GRVA-14-09, élaboré en collaboration avec l'expert de l'IMMA. Il a expliqué que la proposition visait à créer une annexe sur les systèmes électroniques complexes, inspirée de celle des autres Règlements sur le freinage.

108. L'expert du Canada a relevé que cette annexe était fondée sur des prescriptions en matière d'audit, sans exigences de réussite ou d'échec. L'expert de l'IMMA a reconnu que pour tenir un débat au titre de l'Accord de 1998, il faudrait établir des critères mesurables de réussite ou d'échec.

109. Les experts de la France et du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord ont appuyé l'objet de la proposition.

110. Le GRVA a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/26 et demandé au secrétariat de le soumettre au WP.29 et à l'AC.1, en tant que complément à la série 05 d'amendements au Règlement ONU n° 78, pour examen et mise aux voix à leurs sessions de mars 2023.

111. Le GRVA a demandé au secrétariat de distribuer le document GRVA-14-09 sous une cote officielle à sa session suivante. En réponse à une question du secrétariat, l'expert de l'IMMA a confirmé qu'il s'agissait d'une proposition de nouvelle série 06 d'amendements.

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

Document(s) : Document informel GRVA-14-17.

112. L'expert de l'Italie a présenté le document GRVA-14-17, qui vise à corriger une erreur dans le texte du Règlement ONU n° 90. Le GRVA a adopté le document GRVA-14-17, qui contient des propositions d'amendements urgents, et demandé au secrétariat de le soumettre au WP.29 et à l'AC.1, en tant que complément à la série 02 d'amendements au Règlement ONU n° 90, pour examen et mise aux voix à leurs sessions de novembre 2022, si possible, ou de mars 2023 si aucune procédure accélérée ne pouvait être trouvée.

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

Document(s) : Document informel GRVA-14-22.

113. L'expert de la France a présenté le document GRVA-14-22, qui donne au GRVA des informations actualisées sur les activités de ce pays en matière de réglementation pour le déploiement de véhicules équipés de systèmes de conduite automatisés sur son territoire. L'expert de l'OICA s'est félicité de cette présentation et a encouragé les autres pays à faire de même, ces informations étant cruciales pour la mise au point des systèmes de conduite automatisés.

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.

114. Le secrétariat a présenté les documents GRVA-14-05 et Rev.1, qui contiennent une liste des Règlements ONU relevant du GRVA dans le cadre desquels l'utilisation de l'identifiant unique, tel que défini à l'annexe 5 de l'Accord de 1958, ne serait pas autorisée. L'expert des Pays-Bas a déclaré qu'en général l'identifiant unique n'offrirait pas beaucoup d'avantages et qu'il poserait des problèmes liés à l'application et au contrôle technique périodique. Le GRVA a examiné la question de savoir si des dispositions relatives à l'identifiant unique devaient être introduites dans certains Règlements ONU dans un souci d'application uniforme et est convenu de reprendre l'examen de cette question en janvier 2023.

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

115. 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)

116. Conformément à l'article 37 du Règlement intérieur (TRANS/WP.29/690 tel que modifié), le Groupe de travail a procédé à l'élection de son Bureau par acclamation.

117. M. R. Damm (Allemagne) a été élu Président des sessions du GRVA pour 2023. M^{me} C. Chen (Chine) et M. T. Naono (Japon) ont été élus Vice-Présidents pour les sessions du Groupe de travail en 2023.

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

A. Organisation des réunions

118. Le GRVA a pris note du fait qu'aucun pays n'ait proposé d'accueillir une session du GRVA. Le Groupe de travail a décidé d'envisager, avec le concours du secrétariat, l'organisation éventuelle d'une session en dehors de Genève en 2023 ou en 2024. Le GRVA a dit qu'en 2023 les réunions devraient se tenir en présentiel uniquement.

B. Autres questions

119. Le GRVA a annoncé que les experts du groupe informel d'experts de la conduite automatisée, qui relève du WP.1, et du groupe FRAV, qui relève du GRVA, se réuniraient les 7 et 8 novembre 2022. Le GRVA a décidé de consulter à nouveau le WP.29 sur l'organisation éventuelle d'une manifestation commune avec le WP.1 à l'occasion de la semaine du Comité des transports intérieurs, en février 2023.

XVI. Hommages

120. Le GRVA a appris que M. A. Lagrange (Commission européenne) ne participerait plus aux sessions du GRVA. Il a salué ses importantes contributions en ce qui concerne les systèmes de conduite automatisés, les systèmes actifs d'aide à la conduite et le système AEBS, et bien d'autres domaines encore, ainsi que sa participation aux activités de plusieurs groupes de travail du WP.29, au cours de la dernière décennie, y compris en tant que Secrétaire, et lui a souhaité plein succès dans la suite de sa carrière.

Annexe I

[Anglais seulement]

List of informal documents (GRVA-14-...) considered during the session

<i>No.</i>	<i>(Author) Title</i>	<i>Follow-up</i>
1	(Chair) Running order of the fourteenth GRVA session	A
2	(Secretariat) Updated and consolidated provisional agenda for the 14th session of GRVA	A
3	(Secretariat) General information and highlights from the June 2022 sessions of AC.1/AC.2/AC.3/(AC.4)	C
4/Rev.1	(CLEPA/OICA) Industry input on GRVA-13-04 titled "Outcome of the GRVA workshops on Artificial Intelligence and Vehicle Regulations"	C
5/Rev.1	(Secretariat) Unique Identifier and UN Regulations under the purview of the Working Party GRVA	D
6	(SAE International) Proposal for amendments to the interpretation document of UN Regulation No. 155	C
7	(NTSEL/secretariat) Summary of Vehicle Cyber Security Workshop with the contracting parties of the 1958 and 1998 Agreements	C
8	(SAFE) Update to WP.29/GRVA - ASAM OpenSCENARIO 2.0.0	C
9	(Netherlands/IMMA) Proposal for a new 06 series of amendments to UN Regulation No. 78	B
10	(Denmark) Position paper - Danish position on the proposal on UEBS (Germany)	C
11	(OICA/CLEPA) CLEPA and OICA comments on GRVA-14-06	C
12	(CLEPA) EMB - Proposal for a supplement to the 12 series of amendments UN Regulation No. 13	C
13	(CLCCR) Proposal for a Supplement to the 11 series of amendments to UN Regulation No. 13	B
14	(Japan) Proposal to start discussion of Acceleration Control for Pedal Error (ACPE)	C
15/Rev.3	(FRAV) FRAV recommendations on ADS external light-signalling	A
16	(VMAD) NATM guideline - proposal for updates to WP.29-187-08	C
17	(Italy) Proposal for a corrigendum to UN Regulation No. 90	A
18	(ADAS) Report of the TF on ADAS for the 14th GRVA session	C
19	(China) Open issues for Automated Driving Assessment & Test and Suggestions (reissued on 24/09/2022)	C

<i>No.</i>	<i>(Author) Title</i>	<i>Follow-up</i>
20	(China) Proposal for V2V data interaction (reissued on 24/09/2022)	C
21	(France) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/22	C
22	(France) Automated and connected road transport - regulatory framework in France - Latest update	C
23	(FIA) GRVA - Artificial Intelligence	C
24/Rev.1	(OICA, CLEPA) Proposal for amendments to UN Regulation No. 79	D
25	(OICA, CLEPA) UN Regulation No. 79 - ACSF C - Amendment for HMI	C
26	(OICA, CLEPA) Proposal for amendments to UN Regulation No. 131 - proposed amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/22	C
27	(OICA) Proposal for amendments to UN Regulation No. 140	D
28	(OICA, CLEPA) Proposal for amendments to UN Regulation No. 152	C
29	(OICA) National/Regional DSSAD requirements and need for harmonization	C
30	(OICA) UN Regulation No. 140 modification proposal	C
31	(OICA, CLEPA) Regulatory activities related to Automated Driving - View from Industry	C
32	(UK) Working draft for amendments to UN Regulation No. 13	C
33	(CEMA) Agricultural Machinery Industry Roadmap on Cybersecurity – SUMS	C
34	(CEMA) Proposal for a Roadmap on CS and SUMS for Categories R, S and T	C
35	(FRAV) Status Report	C
36	(France) Taskforce on the Fitness of GRVA Regulations and GTRs for ADS	C
37	(Germany) Justification for the UEBS proposal (ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/24)	C
38	(EC) Proposal for a supplement to the Original text and the 01 and 02 series of Amendments to UN Regulation No. 152	C
39	(EDR/DSSAD) Activities/Deliverables of IWG on EDR/DSSAD	C
40/Rev.1	(EDR/DSSAD) Inventory of best ADS storage practices (Review of the existing national / regional activities and a proposed way forward for DSSAD)	A
41	(Netherlands) Automated Vehicles – Regulatory Screening (AVRS) of UN Regulations and GTRs under responsibility of GRSG	C
42	(SIG R157) Progress report	C

<i>No.</i>	<i>(Author) Title</i>	<i>Follow-up</i>
43	(SIG R157) Proposal for amendments to document ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/16	C
44	(Secretariat) WP.1 exchange with the Chair of GRVA on 22 September 2022	C
45	(VMAD) Status report	C
46	(NTSEL/secretariat) Questions and Answers/Comments derived from the Workshop on the implementation of UN Regulation No. 155 (Updated, 24 September 2022)	C
47	(GRVA) Amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/22	A
48	(GRVA) Amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/19	A
49	(GRVA) Amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/20	A
50	(GRVA) Amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/21	A
51/Rev.2	(Secretariat) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/2021/151 (Framework document)	A
52	(CLEPA) UN Regulation No. 13 and Electro-Mechanical Brakes	C
53	(France, Germany, the Netherlands) Automated Vehicles – Regulatory Screening (AVRS) of UN Regulations and GTRs – Scope of the study	C
54	(Secretariat) Automated Vehicles Regulatory Screening of UN Regulations and GTRs - Guidance	C
55/Rev.1	(Secretariat) Proposal for amendments to the original version of UN Regulation No. 13-H (Braking of passenger cars)	A
56	(OICA) Automated Vehicles Regulatory Screening of UN Regulations and GTRs – Guidance – Comments on GRVA-14-54	C
57	(Secretariat) Proposal for a supplement to the 01 series of amendments to UN Regulation No. 131 (Advanced Emergency Braking System)	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 (en septembre 2022)

<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	Chine	juin 2024
	M. R. Damm ¹	Allemagne	
	M. E. Wondimneh ¹	États-Unis d'Amérique	
Méthodes de validation pour la conduite automatisée (VMAD)	M. I. Sow ¹	Canada	juin 2024
	M. T. Nonaka ¹	Japon	
	M. P. Striekwold ¹	Pays-Bas	
Cybersécurité et questions de sûreté des transmissions sans fil (CS/OTA)	M. T. Niikuni ¹	Japon	[novembre 2024]
	M. D. Handley ¹	Royaume-Uni	
	M ^{me} M. Wondimneh ¹	États-Unis d'Amérique	
Enregistreurs de données de route et systèmes de stockage des données pour la conduite automatisée (EDR/DSSAD)	M. T. Guiting ¹	Pays-Bas	juin 2024
	M. T. Nonaka ¹	Japon	
	M ^{me} J. Doherty ¹	États-Unis d'Amérique	

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

Annexe III

Déclarations des États membres

[Anglais et français seulement]

Canada

[Anglais] Canada continues to condemn in the strongest possible terms Russia's egregious attack on Ukraine. These unprovoked actions are a clear further violation of Ukraine's sovereignty and territorial integrity, in violation of Russia's obligations under international law and the Charter of the United Nations.

Canada calls on Russia to immediately cease all hostile and provocative actions against Ukraine and withdraw all military and proxy forces from the country.

We call on Russia to de-escalate and to provide transparency in its military activities. Dialogue is the only path forward, including that ongoing between Ukraine, the OSCE, and Russia, and via the NATO-Russia Council.

Canada remains a steadfast ally of the Ukrainian people and reaffirms its unwavering commitment to Ukraine's sovereignty and territorial integrity, as well as the right of any sovereign state to determine its own future.

Canada strongly condemns the sham referendums planned in occupied regions of Ukraine. These phony exercises with predetermined results will have zero legitimacy, and Canada will not recognize them. Borders will not change. Ukraine's territory will remain Ukraine's.

[Français] Le Canada condamne dans les termes les plus fermes qui soient l'attaque injustifiable de la Russie contre l'Ukraine. Ces actions non provoquées constituent une autre violation flagrante de la souveraineté et de l'intégrité territoriale de l'Ukraine et elles contreviennent également aux obligations de la Russie dans le cadre du droit international et de la Charte des Nations Unies.

Le Canada exhorte la Russie à mettre fin immédiatement à toute action hostile et provocatrice contre l'Ukraine et à retirer du pays la totalité de ses forces militaires et agents interposés.

Nous appelons la Russie à la désescalade et à la transparence dans ses activités militaires. Le dialogue est la seule voie possible, y compris celui qui est en cours entre l'Ukraine, l'OSCE et la Russie, et par le biais du Conseil OTAN-Russie.

Le Canada demeure un allié indéfectible du peuple ukrainien et réaffirme son engagement indéfectible envers la souveraineté et l'intégrité territoriale de l'Ukraine, ainsi que le droit de tout État souverain de déterminer son propre avenir.

Le Canada condamne fermement les référendums fictifs prévus dans les régions occupées de l'Ukraine. Ces exercices bidon aux résultats prédéterminés n'auront aucune légitimité, et le Canada ne les reconnaîtra pas. Les frontières ne changeront pas. Le territoire de l'Ukraine restera celui de l'Ukraine.

Denmark

Oral statement of the representative of Denmark, mentioned in para. 89 of the report.

At the outset, allow me to express Denmark's 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.

European Union

The European Union and its Member States would like to reiterate their unwavering support to Ukraine and condemnation of Russia's unprovoked and unjustified war of aggression against Ukraine, in line with UNGA Resolution ES-11/1 entitled "Aggression against Ukraine". The EU and its Member States take this opportunity to again urge Russia to immediately stop its indiscriminate attacks against civilians and civilian infrastructure, and to immediately and unconditionally withdraw all its troops and military equipment from the entire territory of Ukraine within its internationally recognised borders.

The European Union condemns in the strongest possible terms the illegal sham "referenda" conducted in parts of the Donetsk, Kherson, Luhansk, and Zaporizhzhia regions of Ukraine currently and partially occupied by Russia. The EU does not and will never recognise these illegal "referenda" and their falsified outcome, nor any decision taken on the basis of this outcome, and urges all Members of the United Nations to do the same. We deplore Russia's path of confrontation also by announcing a partial mobilization and by threatening again with the use of weapons of mass destruction.

Russia's attacks harming the Ukrainian civilian population and infrastructure have far-reaching consequences on road transport services and technologies necessary for safety and sustainability, both in Ukraine and abroad. We emphasize that the Russian Federation's unprovoked war of aggression against Ukraine, facilitated by Belarus, undermines the achievement of the UN Sustainable Development Goals, already off track by the COVID-19 pandemic.

Japan

The recent aggression by Russia against Ukraine is a clear violation of Ukraine's sovereignty and territorial integrity, a unilateral attempt to change the status quo by force, and an act that shakes the very foundations of the international order.

Japan condemns in the strongest terms Russia's act of aggression and has urged Russia to cease the attack and withdraw its forces back to Russian territory immediately.

Japan stands with the people of Ukraine. Aligning closely with the international community, we will help Ukraine people through providing humanitarian assistance as well as accepting Ukraine people who have evacuated from their home country.

United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland

The UK stands united with partners in condemning Russia's outrageous attack on Ukraine as a clear breach of international law and the UN Charter. As a Permanent Member of the UN Security Council, Russia has a particular responsibility to uphold international peace and security. Instead, it is violating the borders of another country and its actions are causing widespread suffering. While Russia continues to violate international law, human rights and multiple commitments to peace and security, we will work with our allies and partners across the multilateral system to condemn Russia's appalling actions and to isolate it on the international stage.

United States of America

The United States stands with the people and government of Ukraine as they fight to defend their country from Russia's forces. Vladimir Putin has chosen to launch a premeditated, unprovoked war that is bringing catastrophic loss of life, human suffering, and destruction of critical infrastructure and institutions. In response to Russia's aggression and in coordination with partners around the globe, the United States has resolved to impose severe economic costs on Russia, and we urge member states who have not yet done so to join us or adopt similarly restrictive measures. The Inland Transport Committee was crucial to rebuilding Europe after World War II and Russia's aggression seeks to reverse much of that progress by destroying civilian transport infrastructure.