



## 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

#### Treizième session

Genève, 23-27 mai 2022

## Notes du Président sur la réunion tenue par le Groupe de travail des véhicules automatisés/autonomes et connectés en remplacement de sa treizième 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) .....	4-5	3
III. Points à retenir de la session de mars 2022 du WP.29 (point 2 de l'ordre du jour) .....	6	4
IV. L'intelligence artificielle dans les véhicules (point 3 de l'ordre du jour) .....	7-10	4
V. Véhicules automatisés/autonomes et connectés (point 4 de l'ordre du jour) .....	11-44	4
A. Résultats attendus du groupe de travail informel des prescriptions fonctionnelles applicables aux véhicules automatisés et autonomes .....	11-15	4
B. Résultats attendus du groupe de travail informel des méthodes de validation pour la conduite automatisée .....	16-22	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 .....	23-27	6
D. Règlement ONU sur les systèmes automatisés de maintien dans la voie .....	28-33	6
E. Coordination des travaux sur l'automatisation menés par différents groupes de travail .....	34-38	7
F. Questions diverses .....	39-44	7
VI. Véhicules connectés (point 5 de l'ordre du jour) .....	45-69	8
A. Cybersécurité et protection des données .....	45-52	8
B. Mises à jour logicielles et questions relatives aux mises à jour à distance .....	53	9



	C. Échanges de données et communication entre les véhicules .....	54–65	9
	D. Questions diverses .....	66–69	10
VII.	Systèmes actifs d'aide à la conduite et Règlement ONU n° 79 (point 6 de l'ordre du jour) .....	70–73	11
	A. Systèmes actifs d'aide à la conduite .....	70–71	11
	B. Règlement ONU n° 79 (Équipement de direction) .....	72	11
	C. Questions diverses .....	73	11
VIII.	Systèmes actifs de freinage d'urgence (point 7 de l'ordre du jour).....	74–79	11
IX.	Règlements ONU n°s 13, 13-H, 139 et 140 et RTM ONU n° 8 (point 8 de l'ordre du jour) .....	80–91	12
	A. Systèmes de contrôle électronique de la stabilité.....	80–82	12
	B. Systèmes de freinage électromécaniques.....	83–87	12
	C. Précisions.....	88–91	13
X.	Freinage des motocycles (point 9 de l'ordre du jour).....	92–96	13
	A. RTM ONU n° 3.....	92–94	13
	B. Règlement ONU n° 78.....	95–96	14
XI.	Règlement ONU n° 90 (point 10 de l'ordre du jour).....	97	14
XII.	Échange de vues sur les orientations et les activités nationales pertinentes (point 11 de l'ordre du jour).....	98	14
XIII.	Révision 3 de l'Accord de 1958 (point 12 de l'ordre du jour) .....	99–101	14
	A. Application des dispositions pertinentes de la révision 3 de l'Accord de 1958 .....	99–100	14
	B. Homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule .....	101	14
XIV.	Questions diverses (point 13 de l'ordre du jour).....	102–110	14
	A. Organisation des réunions.....	102–108	14
	B. Autres questions.....	109	15
	C. Hommages .....	110	15
<b>Annexes</b>			
I	List of informal documents (GRVA-13-...) considered during the session .....		16
II	Liste des groupes de travail informels relevant du GRVA (en mai 2022) .....		18
III	Amendements au document ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/11 adoptés .....		19

## I. Participation

1. Le Groupe de travail des véhicules automatisés/autonomes et connectés (GRVA) s'est réuni à Genève et en ligne du 23 au 27 mai 2022. Aucune interprétation simultanée n'a été assurée pour cette réunion, qui s'est déroulée uniquement en anglais, avec l'accord des délégations. La réunion a été présidée par M<sup>me</sup> Chunmei Chen (Chine) le 23 mai 2022 (séance du matin) et par M. R. Damm (Allemagne) le reste de la semaine. 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 aux travaux : Afrique du Sud, Allemagne, Australie, Autriche, Brésil, Canada, Chine, Danemark, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, France, Hongrie, Inde, Irlande, Italie, Japon, Luxembourg, Malaisie, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République de Corée, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Singapour, Slovaquie, Suède et Suisse. Un expert de la Commission européenne (CE) était également présent.

2. Des experts des organisations non gouvernementales (ONG) et des organisations internationales ci-après ont également participé à la réunion : American Automotive Policy Council (AAPC), Association des véhicules électriques routiers européens (AVERE), Association for Emissions Control by Catalyst (AECC), Automotive Open System Architecture (AUTOSAR), Comité européen des groupements de constructeurs du machinisme agricole (CEMA), Comité international de l'inspection technique automobile (CITA), Conseil européen de la sécurité des transports (ETSC), European Association of Automotive Suppliers (CLEPA/MEMA/JAPIA), European Association of Internal Combustion Engine Manufacturers (EUROMOT), European Garage Equipment Association (EGEA), European Tyre and Rim Manufacturer Association (ETRMA), Fédération internationale de l'automobile (FIA), Fédération internationale de motocyclisme (FIM), Fédération internationale des grossistes, importateurs et exportateurs en fournitures automobiles (FIGIEFA), Federation of European Manufacturers of Friction Materials (FEMFM), International Motorcycle Manufacturers Association (IMMA), Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA), Organisation internationale de normalisation (ISO), SAE International, Securing America's Future Energy (SAFE), Self-Driving Coalition for Safer Streets, Union internationale des télécommunications (UIT) et World Bicycle Industry Association (WBIA). Deux experts ont participé sur invitation du Président et du secrétariat, l'un d'Amazon et l'autre d'Einride.

3. Le Président a ouvert la réunion en souhaitant la bienvenue aux 50 représentants présents dans la salle de réunion et à ceux qui étaient présents en ligne.

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

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/13  
Documents informels GRVA-13-01/Rev.1 et GRVA-13-02

4. Le GRVA a examiné l'ordre du jour provisoire établi pour la réunion (ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/13). Il l'a adopté en supprimant la référence au document ECE/TRANS/WP.29/2022/56, telle qu'elle figurait dans le document GRVA-13-02, version qui comprenait la référence à tous les documents informels reçus jusqu'au 23 mai 2022. (La liste de tous les documents informels soumis 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 pris bonne note des efforts déployés par le secrétariat pour trouver des arrangements permettant de tenir compte autant que possible des différents fuseaux horaires des experts présents. Le Groupe de travail a également approuvé l'ordre d'examen des points de l'ordre du jour au cours de la réunion (document GRVA-13-01/Rev.1).

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

*Document(s) :* (ECE/TRANS/WP.29/1164)  
Document informel GRVA-13-03

6. Le Secrétaire a présenté le document GRVA-13-03, contenant quelques points à retenir de la session de mars 2022 du WP.29, ayant un intérêt pour le GRVA. Il a renvoyé au rapport de ladite session (ECE/TRANS/WP.29/1164) pour plus de précisions. Le GRVA a pris note du rapport du secrétariat.

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

*Document(s) :* Document informel GRVA-13-04

7. Le Secrétaire a présenté le document GRVA-13-04, qui résume les résultats des deux ateliers sur l'intelligence artificielle et la réglementation des véhicules, respectivement organisés par le GRVA en mars et mai 2022. Il a expliqué que le document contenait des définitions pertinentes, des cas d'utilisation de l'intelligence artificielle dans l'automobile et une proposition des constructeurs sur les moyens possibles d'étendre la nouvelle méthode d'évaluation et d'essai mise au point par le groupe de travail informel des méthodes de validation pour la conduite automatisée (groupe VMAD). L'expert du CLEPA a détaillé le contenu de la proposition des constructeurs.

8. L'expert de l'OICA a dit que sa délégation fournirait d'autres propositions de formulation et d'amendement du document, pour examen à la session de septembre 2022.

9. Le GRVA a décidé de poursuivre l'élaboration du document GRVA-13-04 jusqu'à sa session de septembre 2022 et a convenu que, même si ce n'était pas encore envisagé, un troisième atelier sur le sujet pourrait être organisé en septembre 2022, si nécessaire.

10. Le GRVA a invité le secrétariat à informer l'AC.2 en juin 2022 des activités en cours (GRVA-13-04) sur cette question.

### **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-13-36 et GRVA-13-37

11. L'expert des États-Unis d'Amérique, Coprésident du groupe de travail informel FRAV, a présenté le document GRVA-13-37 et les progrès réalisés. Il a rappelé l'approche globale mise au point par le groupe, puis a exposé en détail les activités du groupe sur les questions suivantes : l'approche des critères vérifiables basée sur le domaine de conception fonctionnelle, l'élaboration de prescriptions non normatives en matière de performance pour les tâches de conduite dynamiques, la prise en compte des modèles de sécurité comme base d'évaluation du respect des prescriptions, l'examen des besoins de sécurité des autres usagers de la route et le rapport risques/avantages de la signalisation externe, l'approche basée sur la détection d'objets et d'événements et la réaction (OEDR) s'agissant des interactions avec les autres usagers, les configurations des systèmes de conduite automatisés, le contexte des cas d'utilisation et des rôles des utilisateurs pour l'interface homme-machine (IHM) et les prescriptions en matière de sécurité des utilisateurs, ainsi que l'achèvement de la collecte de données pour le groupe de travail informel des enregistreurs de données de route et des systèmes de stockage des données pour la conduite automatisée (groupe EDR/DSSAD).

12. Le GRVA a demandé au secrétariat de fournir le document GRVA-13-36 (le projet actuel de directives et de recommandations concernant les prescriptions de sécurité pour les systèmes de conduite automatisés) au WP.29 à sa session de juin 2022, pour information.

13. Le GRVA a discuté de la prolongation du mandat du groupe FRAV jusqu'en juin 2024.

14. Il a également discuté des résultats envisageables et convenu que le groupe achèverait ses tâches actuelles au cours des 12 premiers mois de la prolongation du mandat. Il a en outre demandé au Président et au Secrétaire d'élaborer une proposition d'amendement au Document-cadre sur les véhicules automatisés/autonomes, qui détaille les étapes de travail envisagées par le groupe FRAV pour le mandat prolongé et inclue un aperçu pour la période suivante.

15. À l'issue d'un échange de vues, le GRVA a convenu de demander à l'AC.2 et au WP.29, à leurs sessions de juin 2022, de prolonger le mandat du groupe FRAV jusqu'en juin 2024.

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

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.29/2022/57  
ECE/TRANS/WP.29/2022/58  
Documents informels GRVA-13-35 et GRVA-13-38

16. L'expert du Canada, Coprésident du groupe de travail informel des méthodes de validation pour la conduite automatisée (groupe VMAD), a informé le GRVA des progrès réalisés par le groupe (GRVA-13-38). Il l'a informé de la nomination d'un nouveau Coprésident du groupe VMAD et a exprimé sa gratitude à M. T. Onoda, l'ancien Coprésident du Japon. Il a ensuite donné des précisions sur l'état d'avancement des travaux et sur les résultats attendus du VMAD. Il a également rendu compte de la collaboration entre les groupes FRAV et VMAD et de la proposition des Coprésidents pour les prochaines étapes du groupe.

17. Le GRVA a examiné le document GRVA-13-35 (Lignes directrices relatives à la validation des systèmes de conduite automatisés selon la nouvelle méthode d'évaluation et d'essai de la conduite automatisée, figurant dans le document ECE/TRANS/WP.29/2022/58). L'expert du Canada a expliqué que des mises à jour finales du document seraient nécessaires et a évoqué une éventuelle procédure permettant d'inclure les modifications de dernière minute. Le GRVA a relevé que les délégations s'efforceraient de tenir compte desdites modifications de dernière minute pour permettre un vote à la session du WP.29 en juin 2022.

18. Le GRVA a approuvé dans le principe le document GRVA-13-35 et demandé au secrétariat de soumettre ce document (et les corrections de forme ultérieures, le cas échéant) au WP.29 pour approbation à sa session de juin 2022.

19. Il a également discuté des activités futures envisageables pour le groupe et a convenu que celui-ci achèverait ses tâches actuelles au cours des 12 premiers mois de la prolongation du mandat.

20. Il a demandé au Président et au Secrétaire d'élaborer une proposition d'amendement au Document-cadre sur les véhicules automatisés/autonomes, qui détaille les étapes de travail envisagées par le groupe VMAD pour le mandat prolongé et inclue un aperçu pour la période suivante.

21. Le GRVA a convenu de demander à l'AC.2 et au WP.29, à leurs sessions de juin 2022, de prolonger le mandat du groupe VMAD jusqu'en juin 2024.

22. Il a approuvé une nouvelle fois le document ECE/TRANS/WP.29/2022/57 non modifié, pour examen et approbation à la session de juin 2022 du WP.29.

### 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-13-06 et GRVA-13-21

23. L'experte des États-Unis d'Amérique, Coprésidente du groupe EDR/DSSAD, a informé le GRVA des récentes réalisations du groupe (GRVA-13-21). Elle a rappelé son mandat (ECE/TRANS/WP.29/1147, annexe VII) et la distinction faite entre les enregistreurs de données de route et les systèmes de stockage des données pour la conduite automatisée. Elle a en outre mentionné que le groupe avait tenu 56 réunions depuis sa création en 2019.

24. L'experte a rappelé que le groupe avait produit le document WP.29-179-19 (en novembre 2019), qui clarifiait la finalité des enregistreurs de données de route et des systèmes de stockage des données pour la conduite automatisée, et a expliqué qu'il envisageait de le réviser. Elle a indiqué que le groupe avait recueilli les positions nationales, telles que reproduites dans le document GRVA-13-06, et compilait les meilleures pratiques. Elle a souligné que le groupe réfléchissait encore à la finalité des systèmes de stockage des données pour la conduite automatisée, certains experts préférant se concentrer sur les performances du système lui-même, et d'autres ayant d'autres objectifs à l'esprit, tels que la reconstitution des circonstances des accidents et la détermination des responsabilités.

25. L'expert de l'OICA a fait remarquer que certaines Parties contractantes envisageaient d'exiger des points de mesure supplémentaires. Il a ajouté que les travaux continuaient et qu'il serait préférable de poursuivre les discussions et d'élaborer une approche harmonisée.

26. L'expert de la France a indiqué que la contribution de son pays devrait probablement être révisée et fondée sur l'expérience acquise dans l'application des Règlements ONU n<sup>os</sup> 157 et 160.

27. Le GRVA a pris note avec satisfaction du rapport de situation 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).

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

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.29/2022/59  
Documents informels GRVA-13-43/Rev.2, GRVA-13-44,  
GRVA-13-48/Rev.1 et GRVA-13-49

28. L'expert du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord a rendu compte des résultats des travaux du groupe d'intérêt chargé du Règlement ONU n<sup>o</sup> 157, qui figurent dans le document GRVA-13-44. Il a expliqué que le groupe avait abordé les questions en suspens dans le document ECE/TRANS/WP.29/2022/59, à savoir : le champ d'application de la fonction de changement de voie pour les systèmes utilisables à plus de 60 km/h et les prescriptions connexes, les dispositions relatives au changement intentionnel de voie et au changement de voie lors d'une manœuvre d'évitement, les éléments DSSAD supplémentaires à enregistrer s'agissant des changements de voie, les dispositions transitoires, l'examen final de l'annexe contenant les dispositions relatives aux essais, et les éclaircissements supplémentaires à apporter au texte, comme indiqué dans le document GRVA-13-43. Il a également souligné les activités futures envisagées par le groupe, telles que l'élaboration d'un document d'interprétation pour le Règlement ONU n<sup>o</sup> 157, sur le modèle de ceux établis pour les Règlements ONU n<sup>os</sup> 155 et 156.

29. L'experte des États-Unis d'Amérique, Coprésidente du groupe EDR/DSSAD, a indiqué que le groupe avait examiné les dispositions relatives aux DSSAD dans le document et proposé des amendements.

30. L'expert de l'OICA s'est félicité des mises à jour élaborées par le groupe. Il a ajouté que sa délégation avait encore quelques points mineurs à soumettre.

31. L'experte des États-Unis d'Amérique a conseillé d'aborder les derniers points en suspens au cours de la semaine.

32. Le GRVA a également discuté de clarifications relatives au texte proposé en vue d'une nouvelle série d'amendements au Règlement ONU n° 157 et a examiné les documents GRVA-13-43, GRVA-13-43/Rev.1 et GRVA-13-43/Rev.2 au cours de la semaine. Le secrétariat a produit une version récapitulative (GRVA-13-48 et GRVA-13-48/Rev.1) qui a été modifiée par le groupe le dernier jour.

33. Le GRVA a adopté le document GRVA-13-49 et a demandé au secrétariat de le soumettre sous la cote ECE/TRANS/WP.29/2022/59/Rev.1 au WP.29 et à l'AC.1, aux fins d'examen et de mise aux voix à leurs sessions de juin 2022.

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

*Document(s) :* Document informel GRVA-13-18

34. Le GRVA a pris note des informations du Secrétaire concernant les recommandations de l'AC.2 et les décisions correspondantes du WP.29 relatives à la signalisation externe pour les véhicules automatisés, fournies au titre du point 2 de l'ordre du jour.

35. Il a examiné en détail les moyens d'organiser la révision des Règlements ONU et des RTM ONU en ce qui concerne les systèmes de conduite automatisés, en réponse à la demande du WP.29 (ECE/TRANS/WP.29/1164, par. 30).

36. L'expert de l'OICA a proposé des pistes, ainsi qu'un modèle (voir le document GRVA-13-18) qui pourrait être utilisé pour effectuer cette révision.

37. L'expert de la France s'est porté volontaire pour diriger et coordonner les travaux d'examen des Règlements ONU, Règlements techniques mondiaux ONU et Règles ONU applicables aux systèmes de conduite automatisés, avec le soutien de la Chine, qui s'est déclarée prête à participer activement auxdits travaux.

38. Le GRVA a décidé de partager le projet de plan d'action sur la conduite automatisée proposé par l'OICA et le CLEPA dans le document GRVA-13-18 avec l'AC.2 et le WP.29, afin d'alimenter la discussion sur la prolongation des mandats des groupes FRAV et VMAD.

## **F. Questions diverses**

*Document(s) :* Documents informels GRVA-13-07, GRVA-13-18 et GRVA-13-34

39. L'expert de l'OICA a présenté le document GRVA-13-18. Il a expliqué que l'évolution technologique était telle que les systèmes de conduite automatisés étaient désormais proches de la commercialisation. Il a évoqué, d'une part, les activités nationales en cours, qui offraient des possibilités d'essai afin d'acquérir de l'expérience avec les systèmes de conduite automatisés, mais aussi, d'autre part, le risque de discordance, et a préconisé la mise en place d'un système de certification pour ces systèmes. Il a ajouté que l'absence de sécurité juridique entraînerait des retards dans la commercialisation. L'expert a proposé que le GRVA vise la fin de l'année 2025 comme moment auquel un système mondial de certification des systèmes de conduite automatisés serait disponible. Enfin, il a expliqué les avantages de l'élaboration de prescriptions harmonisées au niveau des Nations Unies et mentionné l'importance de mettre au point une stratégie afin d'éviter la fragmentation réglementaire.

40. L'expert du Canada a demandé à l'OICA si l'objectif proposé (fin 2025) faisait l'objet d'un consensus parmi ses membres, ou s'il n'était proposé que par quelques membres d'une région.

41. L'expert de l'OICA a rappelé que celle-ci comptait 37 membres sur tous les continents et confirmé que l'objectif proposé était une position consensuelle de tous ses membres dans le monde. Il a proposé de présenter cet objectif au WP.29 et de le fixer.

42. Le GRVA a décidé que l'AC.2 serait informé à sa session de juin 2022 de la proposition présentée par l'OICA et le CLEPA concernant un futur calendrier, et que cela

serait pris en compte lors de la discussion sur la mise à jour du Document-cadre sur les véhicules automatisés/autonomes.

43. L'expert de l'ISO a fourni des copies de deux normes (GRVA-13-07, ainsi que GRVA-13-11, GRVA-13-12, GRVA-13-13 et GRVA-13-14, soumis au titre du point 5 c) de l'ordre du jour), à la demande de certains représentants du GRVA. Le GRVA a remercié l'ISO de le tenir au courant de ses activités.

44. L'expert de l'UIT, Président du groupe de réflexion sur l'intelligence artificielle au service de la conduite assistée et automatisée, a présenté l'état d'avancement des activités du groupe, et notamment le rapport établi par ce dernier, intitulé « Automated driving safety data protocol – Ethical and legal considerations of continual monitoring (« Protocole de données pour la sécurité de la conduite automatisée – considérations éthiques et juridiques de la surveillance continue ») (GRVA-13-34). Le GRVA a pris connaissance avec intérêt des nouvelles informations et a rappelé que le rapport de situation du groupe VMAD contenait des renseignements sur la collaboration entre le groupe de réflexion et le sous-groupe 3 du groupe VMAD. L'expert de l'OICA a mentionné la partie du rapport concernant l'interprétation de l'article 34 *bis* de la Convention de Vienne de 1968 sur la circulation routière, qui fait valoir que ce nouvel article 34 *bis* pourrait conduire à des résultats indésirables et influencer sur les attentes que l'on pourrait avoir à l'égard des véhicules automatisés. L'expert a en outre précisé que ses membres avaient une opinion différente sur ce sujet. L'expert de l'UIT a fait observer que l'interprétation de l'article 34 *bis* ne reflétait pas la position de l'UIT, mais l'opinion des participants aux réunions du groupe de réflexion.

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

### A. Cybersécurité et protection des données

*Document(s)* : Documents informels GRVA-13-16, GRVA-13-26, GRVA-13-27, GRVA-13-28/Rev.1, GRVA-13-29 et GRVA-13-31

45. L'expert du Japon, coorganisateur (avec le secrétariat) de 10 ateliers sur l'application du Règlement ONU n° 155, a rendu compte des activités récentes (GRVA-13-16). Il a souligné l'un des éléments essentiels discutés au cours des ateliers, à savoir le système de gestion de la cybersécurité (CSMS) dans le cas de collaborations entre deux fabricants ou dans le cas d'un produit vendu sous plusieurs marques. Le GRVA a remercié le Japon et le Secrétaire pour leurs efforts visant à renforcer les capacités et à soutenir une application uniforme du Règlement.

46. Le GRVA a rappelé l'importance des activités qui soutiennent l'application uniforme des Règlements ONU par les Parties contractantes et permettent des échanges entre les autorités d'homologation. Il a cependant fait remarquer les limites des réunions en ligne pour de telles activités et a encouragé les organisateurs à envisager des sessions en présentiel. Il a également fait observer que les résultats des travaux menés pourraient servir de base à de futurs amendements au document d'interprétation du Règlement ONU n° 155.

47. L'expert de l'OICA s'est félicité de ces activités et a proposé les contributions éventuelles de professionnels du secteur si certaines sessions étaient ouvertes à leur participation. Le GRVA est convenu d'examiner le modèle d'organisation utilisé pour la première session, tenue le 8 juillet 2021.

48. L'expert de la Chine a présenté le document GRVA-13-31, qui décrit les activités menées en Chine concernant l'élaboration d'une norme nationale sur la base du Règlement ONU n° 155, la difficulté liée à l'absence de critères de réussite ou d'échec dans le Règlement, et la difficulté pour la Chine de procéder à l'examen par les pairs, comme cela est prescrit au paragraphe 5.3 du Règlement, en l'absence d'accès à la base de données pour l'échange d'informations concernant l'homologation de type (DETA).

49. L'expert des États-Unis d'Amérique a appelé l'attention sur le document ECE/TRANS/WP.29/2022/60 et suggéré de le développer, si nécessaire, pour répondre aux préoccupations de la Chine.

50. Le GRVA a convenu d'aborder la demande soulevée par la Chine et a décidé d'organiser, avant la pause estivale, un atelier technique sur l'application des dispositions relatives à la cybersécurité dans le cadre des Accords de 1958 et de 1998, en suivant le modèle des ateliers organisés précédemment pour l'application du Règlement ONU n° 155. Le GRVA a invité le Japon et le Secrétaire à l'organiser sous la forme d'une réunion en ligne en anglais seulement et a dit souhaiter recevoir un rapport sur cette initiative à sa session de septembre 2022.

51. L'expert de SAE International a présenté le document GRVA-13-28/Rev.1, qui introduit les documents GRVA-13-26 et GRVA-13-29, proposant des mises à jour des références à la norme ISO/SAE 21343 dans le document d'interprétation du Règlement ONU n° 155, ainsi que des clarifications dans ledit Règlement concernant l'authentification des messages du Système mondial de navigation par satellite (GNSS). Le GRVA a demandé au secrétariat de distribuer les documents GRVA-13-26 et GRVA-13-29 sous des cotes officielles à la prochaine session, avec les modifications nécessaires pour établir : i) une proposition d'amendement au Règlement ONU n° 155 et ii) une proposition d'amendement au document d'interprétation.

52. Le GRVA a noté que le CEMA présenterait une proposition de plan de travail concernant les catégories de véhicules S, R et T au regard des champs d'application des Règlements ONU n°s 155 et 156. L'expert du CEMA a expliqué que le Comité avait pris les mesures nécessaires pour organiser le travail au sein du secteur d'activité, en répartissant dans différents groupes, le CEMA étant le comité directeur, l'Agricultural industry Electronics Foundation (AEF) prenant la tête du développement du contenu et l'Association allemande de l'industrie mécanique (VDMA) étant chargée des actions de normalisation au sein du sous-comité 19 du comité technique 23 de l'ISO.

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

*Document(s) :* (Document informel GRVA-12-05)

53. Le GRVA a rappelé l'objet du document GRVA-12-05 présenté par l'expert du CEMA et a traité ce point en même temps que le point 5 a). L'expert du CEMA a précisé que les activités du Comité, rapportées ci-dessus au point 5 a), étaient également pertinentes au titre du point 5 b) de l'ordre du jour.

## **C. Échanges de données et communication entre les véhicules**

*Document(s) :* (Documents informels GRVA-13-11, GRVA-13-12, GRVA-13-13 et GRVA-13-14)  
Documents informels GRVA-13-41 et GRVA-13-42

54. L'expert du CITA a présenté le document GRVA-13-42 (qui introduit le document GRVA-13-41), dans lequel il est proposé de créer un nouveau groupe de travail informel chargé de mettre au point une méthode harmonisée de traitement des données embarquées pour les tâches souveraines.

55. L'expert du Canada a estimé que la proposition visait à réglementer la commercialisation des données embarquées. Cette proposition prêtait à confusion, car le GRVA avait déjà créé un groupe de travail informel traitant des données, à savoir le groupe EDR/DSSAD. L'expert a souligné que l'accent devait être mis sur les données relatives à la sécurité et qu'il n'était pas nécessaire de réglementer les données relatives aux fonctions d'information et de divertissement.

56. L'expert du CITA a précisé que la proposition de son organisme portait sur la transmission des données, et non sur la collecte de points de données, mise en place par le groupe EDR/DSSAD.

57. L'expert du Canada a demandé s'il était utile d'avoir un groupe distinct pour traiter de ce point.

58. L'expert de l'AAPC, partageant le point de vue du Canada, a rappelé que des lois nationales existaient et s'est demandé comment cela s'inscrirait dans le mandat du WP.29. L'expert de l'UIT a estimé que la proposition visait à passer par le WP.29 afin d'obtenir l'accès aux données des véhicules pour les membres du CITA.
59. L'expert du CLEPA a fait référence aux activités du groupe de travail informel de la DETA.
60. L'expert de la FIA a déclaré que la priorité ne devrait pas être la commercialisation des données. Il a suggéré de s'employer plutôt à éliminer les blocages créés par le Règlement ONU n° 155.
61. L'expert de la FIGIEFA préférerait que cette préoccupation soit abordée au niveau de l'Union européenne.
62. L'expert du CITA a précisé que les cas d'utilisation envisagés ne correspondaient qu'aux cas d'utilisation souverains comme le contrôle technique périodique, tels que définis dans l'Accord de 1997.
63. L'experte des États-Unis d'Amérique, Coprésidente du groupe EDR/DSSAD, a invité l'expert du CITA à se joindre aux réunions de son groupe.
64. Le GRVA a accepté de reprendre l'examen de cette question sur la base d'une proposition révisée du CITA visant à clarifier sa position.
65. Le GRVA a remercié l'ISO pour les copies de la norme « Véhicules routiers – Web services du véhicule étendu (ExVe) », fournies à la demande de certains représentants au sein du GRVA (voir GRVA-13-11, GRVA-13-12, GRVA-13-13 et GRVA-13-14). L'expert du CEN a fait observer que l'ISO devrait promouvoir d'autres normes élaborées par le comité technique 204.

## D. Questions diverses

*Document(s) :* Documents informels GRVA-13-32 et GRVA-13-46

66. L'expert de la Chine a présenté le document GRVA-13-32, qui contient une proposition visant à créer une équipe spéciale chargée de mener des recherches préliminaires sur la faisabilité et la nécessité d'un cadre commun harmonisé à l'échelle mondiale en matière de sécurité des données, au niveau du WP.29. L'expert a décrit en détail les activités menées dans son pays sur ce sujet, notamment le cadre national des normes de sécurité des données, ainsi que des activités similaires menées dans d'autres pays et régions.
67. L'experte des États-Unis d'Amérique n'a pas soutenu la création d'un sous-groupe supplémentaire du GRVA et a proposé que le groupe de travail informel de la cybersécurité et des questions de sûreté des transmissions sans fil se penche sur la question. Certains experts ont soulevé des questions aux fins de clarification et se sont interrogés sur les résultats possibles d'une telle activité.
68. Le GRVA a demandé au groupe de travail informel de la cybersécurité et des questions de sûreté des transmissions sans fil d'organiser une réunion pour discuter des possibilités de travailler sur la sécurité et la protection des données, ainsi que pour définir les actions concrètes que le groupe pourrait envisager, le cas échéant. Il a dit espérer recevoir des informations de la part du groupe en septembre 2022, si possible.
69. L'expert d'AUTOSAR a présenté son organisation (GRVA-13-46), conformément à la décision prise par l'AC.2 à sa session de juin 2021.

## 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-13-45

70. L'expert de la Fédération de Russie, Coprésident de l'équipe spéciale des systèmes actifs d'aide à la conduite, a présenté un rapport (document GRVA-13-45) sur les activités de l'équipe. Il a expliqué que celle-ci avait créé un groupe de rédaction qui avait élaboré certaines parties d'un nouveau Règlement ONU sur les systèmes dynamiques d'assistance à la conduite. Ce groupe avait achevé la rédaction des principes clés de ces systèmes et mis au point une méthode de révision du document de référence proposé par le Secrétaire technique de l'équipe. L'expert a donné des détails sur les trois étapes envisagées pour l'élaboration de ce nouveau Règlement ONU.

71. L'expert du Centre commun de recherche de la Commission européenne a annoncé que son organisation effectuerait des activités de surveillance du marché en juin et juillet 2022 concernant les systèmes actifs d'aide à la conduite et présenterait les résultats correspondants au GRVA en septembre 2022, si possible.

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

*Document(s)* : (ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2021/9,  
ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2021/10)

72. Le Groupe de travail 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 pour la session de septembre 2022.

### C. Questions diverses

73. 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)

*Document(s)* : (Document informel GRVA-12-10)  
Documents informels GRVA-13-08, GRVA-13-09 et GRVA-13-10,  
GRVA-13-30, GRVA-13-33 et GRVA-13-40/Rev.1

74. Le GRVA a reçu le rapport final (GRVA-13-40/Rev.1) de l'expert de l'Allemagne, Coprésident du groupe de travail informel des systèmes actifs de freinage d'urgence (AEBS) pour les véhicules utilitaires lourds, sur les progrès réalisés par le groupe pour actualiser et harmoniser les Règlements ONU n°s 131 et 152. Il a présenté les documents GRVA-13-09 et GRVA-13-10, et a fait également référence au document GRVA-10-33 soumis par l'expert de l'OICA.

75. L'expert de la Commission européenne, Coprésident du groupe de travail informel des systèmes actifs de freinage d'urgence (AEBS) pour les véhicules des catégories M<sub>1</sub> et N<sub>1</sub>, a présenté les documents GRVA-13-08 et GRVA-13-30.

76. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat de distribuer les documents informels GRVA-13-08, GRVA-13-09 et GRVA-13-10 sous des cotes officielles à sa session de septembre 2022.

77. Le GRVA est convenu que l'expert de la CE soumettrait une proposition révisée, ou un document de travail basé sur le document GRVA-13-30, éventuellement fusionné avec le document GRVA-13-08, pour examen à sa prochaine session de septembre 2022.

78. L'expert de l'OICA a présenté le document GRVA-13-33, concernant l'interprétation de l'expression « new engine start/run cycle ». Le GRVA a soutenu l'interprétation 1 mentionnée dans ce document et demandé que l'on accorde une attention particulière à la traduction française du texte correspondant dans le Règlement.

79. Le GRVA a remercié le groupe de travail informel pour son travail et sa contribution à l'achèvement des travaux de mise à jour des prescriptions relatives aux AEBS pour les véhicules utilitaires lourds.

## **IX. Règlements ONU n<sup>os</sup> 13, 13-H, 139 et 140 et RTM ONU n<sup>o</sup> 8 (point 8 de l'ordre du jour)**

### **A. Systèmes de contrôle électronique de la stabilité**

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/14  
(ECE/TRANS/WP.29/2020/99)  
Documents informels GRVA-13-20, GRVA-13-23 et GRVA-13-39

80. Le GRVA a décidé de reprendre l'examen des éventuelles propositions d'amendements au Règlement technique mondial ONU (RTM ONU) n<sup>o</sup> 8 (ECE/TRANS/WP.29/2020/99) à la prochaine session.

81. L'expert de la France a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/14, tel que modifié par le document GRVA-13-39, qui vise à ce que les véhicules utilitaires à quatre essieux de plus de 25 tonnes soient équipés d'une fonction de stabilité du véhicule. L'expert de l'OICA a présenté le document GRVA-13-23, dans lequel figure une autre proposition répondant aux préoccupations soulevées par l'expert de la France et fondée sur l'examen statistique de la configuration des véhicules à quatre essieux effectué par son organisation. Il a également présenté le document GRVA-13-20, contenant les éléments justifiant la solution alternative de l'OICA.

82. Le GRVA a décidé de maintenir les documents GRVA-13-23 et GRVA-13-39 à l'ordre du jour pour la session de septembre 2022.

### **B. Systèmes de freinage électromécaniques**

*Document(s) :* (ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/8)  
Documents informels GRVA-13-05, GRVA-13-19 et GRVA-13-47

83. L'expert du CLEPA a présenté le document GRVA-13-47, qui rend compte des discussions en cours concernant l'élaboration de dispositions relatives à l'homologation de type des freins électromécaniques (pour l'état d'avancement de ces dispositions, voir le document GRVA-13-05, modifiant le document ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/8).

84. L'expert du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord a présenté le document GRVA-13-19, qui propose des amendements à l'annexe XVIII relative à l'évaluation des systèmes électroniques complexes, sur la base des dispositions les plus récentes introduites dans le Règlement ONU n<sup>o</sup> 157. Il a rappelé que l'examen des dispositions relatives à ladite évaluation avait été entamé lors de l'introduction des fonctions de direction à commande automatique des catégories A et B dans le Règlement ONU n<sup>o</sup> 79 et qu'il avait été convenu à l'époque que les Règlements ONU n<sup>os</sup> 13 et 13-H devraient également être mis à jour.

85. L'expert de l'OICA a demandé la raison pour laquelle les dispositions du Règlement ONU n<sup>o</sup> 157 étaient utilisées comme référence, et non des versions plus simples comme celle du Règlement ONU n<sup>o</sup> 79. Il a rappelé que la complexité des systèmes pris en compte par le Règlement ONU n<sup>o</sup> 79 (c'est-à-dire les niveaux 0 à 2) différait de celle des systèmes pris en compte par le Règlement ONU n<sup>o</sup> 157 (c'est-à-dire le niveau 3). Il a ajouté que l'évaluation d'une direction assistée, d'un système de freinage antiblocage ou d'une fonction de stabilité électronique ne devrait pas nécessairement être aussi approfondie que celle d'un ALKS.

86. L'expert du CLEPA a apprécié le fait que l'annexe XVIII soit mise à jour dans le contexte des activités liées aux freins électromécaniques.

87. Le GRVA a pris note de l'intention du CLEPA de soumettre un document officiel, sur la base du document GRVA-13-05, pour examen à la session du GRVA de septembre 2022. Il a également pris note de la proposition du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord visant à mettre à jour l'annexe XVIII du Règlement ONU n° 13 et a discuté de l'opportunité de la fusionner ou non avec le document du CLEPA ci-dessus.

## C. Précisions

*Document(s)* : Documents informels GRVA-13-22/Rev.1, GRVA-13-24 et GRVA-13-25

88. Le GRVA a repris sa discussion sur les prescriptions relatives au témoin de frein de stationnement dans le cas des freins de stationnement électriques, sur la base d'une proposition révisée figurant dans le document GRVA-13-22 et des justificatifs figurant dans le document GRVA-13-25. À l'issue de la discussion, le GRVA a élaboré une proposition révisée.

89. Le GRVA a adopté le document GRVA-13-22/Rev.1 (basé sur le document ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/11 et reproduit à l'annexe III) et demandé au secrétariat de le soumettre au WP.29 et à l'AC.1 en tant que complément aux séries 11 et 12 d'amendements au Règlement ONU n° 13, pour examen et mise aux voix à leurs sessions de novembre 2022.

90. L'expert de l'OICA a présenté le document GRVA-13-24, qui propose une mise à jour de la mesure du coefficient de freinage maximal (CFM) dans le Règlement ONU n° 140, par l'introduction d'une référence au nouveau pneumatique d'essai de référence normalisé F2493 de l'American Society for Testing and Materials (ASTM). L'expert du Canada a indiqué que la proposition concordait avec des travaux similaires effectués dans d'autres pays et lui a apporté son soutien.

91. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat de distribuer le document GRVA-13-24 sous une cote officielle à sa prochaine session (en septembre 2022).

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

### A. RTM ONU n° 3

*Document(s)* : (Document informel GRVA-12-15)  
Document informel GRVA-13-17

92. L'expert de l'Italie a rappelé l'objet du document GRVA-12-15 et a présenté le document GRVA-13-17 qui le remplace. Il a exposé en détail la proposition d'harmonisation du RTM ONU n° 3 avec le Règlement ONU n° 78.

93. L'expert du Canada a expliqué que les prescriptions techniques applicables dans son pays n'imposaient pas de seuil de décélération à partir duquel un feu-stop devait être allumé. Il a fait remarquer que l'ajout d'un tel seuil dans le RTM ONU n° 3 nécessiterait de fournir des justifications qui souligneraient les avantages en matière de sécurité et donneraient des précisions sur les coûts. Il a demandé si des informations pouvaient être fournies concernant certaines définitions, afin de préciser quels systèmes entraînent dans le champ d'application des définitions.

94. Le GRVA a invité les délégations à mettre en commun leurs informations sur les avantages en matière de sécurité et les coûts liés au seuil de 1,3 m/s<sup>2</sup> pour l'activation du feu de freinage, ainsi que sur la genèse de la nouvelle définition proposée.

**B. Règlement ONU n° 78**

*Document(s)* : Document informel GRVA-13-15

95. L'expert de l'IMMA a présenté le document informel GRVA-13-15, dans lequel il est proposé de poursuivre l'alignement des dispositions relatives au signal des feux-stop figurant dans le Règlement ONU n° 78 sur celles du Règlement ONU n° 13-H, afin de conserver un comportement cohérent des feux-stop dans les différentes catégories de véhicules et d'éviter ainsi toute confusion pour les usagers de la route circulant derrière un véhicule en train de freiner, quelle que soit sa catégorie.

96. Le GRVA s'est réjoui de l'intention de l'IMMA de soumettre un document officiel, élaboré sur la base du document GRVA-13-15, pour examen à sa session de septembre 2022.

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

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

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

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

**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-12-28)

99. Le GRVA a examiné le document GRVA-12-28, dans lequel figure une liste de Règlements ONU, établie par le secrétariat en consultation avec les experts de l'OICA, pour lesquels l'utilisation de l'identifiant unique devrait être évitée.

100. Le GRVA a demandé au secrétariat de fournir une version révisée de l'avant-projet GRVA-12-28, contenant la modification proposée par le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord pour le Règlement ONU n° 157 (« No\* ») entre crochets, pour de nouvelles discussions à sa session de septembre 2022. Le GRVA a également décidé de transmettre cet avant-projet au groupe de travail informel de la base de données pour l'échange d'informations concernant l'homologation de type (DETA).

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

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

**XIV. Questions diverses (point 13 de l'ordre du jour)****A. Organisation des réunions**

102. Le GRVA a discuté des modalités d'une collaboration avec le Forum mondial de la sécurité routière (WP.1). Le Président a rappelé qu'il avait été invité par le WP.1, avec le Secrétaire, à rendre compte des activités du GRVA aux dernières sessions du Forum. L'expert du Canada a déclaré que les échanges étaient importants, mais qu'ils ne constituaient pas une collaboration en soi. Il a demandé un mandat clair pour une collaboration efficace. Il a en outre invité le groupe à se concentrer sur les points communs. L'expert de l'OICA a relevé la différence entre les groupes et souligné l'impact des règles de circulation sur la

conception des systèmes de conduite automatisés. L'expert de la FIA s'est déclaré prêt à soutenir une collaboration. L'expert de l'AAPC a suggéré que la collaboration porte essentiellement sur des termes et définitions communs et a souligné que les résultats des deux groupes devraient être compatibles.

103. Le GRVA a décidé de consulter le WP.29 au sujet de la collaboration avec le WP.1.

104. Le Président a rappelé que le GRVA souhaitait organiser une réunion en dehors de Genève. Le GRVA a discuté des modalités d'une telle réunion. Il a fait remarquer que la treizième session avait été organisée uniquement en anglais et a envisagé la possibilité que les deux sessions ordinaires avec interprétation restent à Genève et qu'une session supplémentaire en dehors de Genève soit organisée avec plus de souplesse, comme cela avait été fait pour la présente réunion remplaçant sa treizième session.

105. Le Secrétaire a expliqué que certains documents fournissaient des informations sur la manière d'organiser des réunions en dehors de Genève et a souligné l'importance d'établir un accord avec le pays hôte. Il a également mentionné sa détermination à renforcer le multilinguisme et recommandé d'envisager des réunions avec interprétation simultanée en français, russe et anglais, conformément au Règlement intérieur.

106. L'expert des États-Unis d'Amérique a proposé de rechercher un autre lieu d'affectation pouvant accueillir une réunion, par exemple une autre commission régionale ou le siège à New York.

107. Le GRVA a accepté d'étudier, avec le soutien du secrétariat, les possibilités pour 2023, y compris la tenue d'une réunion en dehors de Genève.

108. Le GRVA a demandé au secrétariat d'organiser la session de septembre 2022 en tant que session hybride, permettant la participation à la fois en présentiel et à distance.

## **B. Autres questions**

109. Le GRVA a noté que le mandat du Comité des transports intérieurs (CTI) avait été révisé suite à l'adoption de la résolution 2022/2 du Conseil économique et social de l'ONU.

## **C. Hommages**

110. Le GRVA a été informé que M. T. Onoda (Vice-Président du GRVA et Chef de la délégation du Japon) ne participerait plus à ses sessions. Il a rendu hommage aux immenses contributions de M. Onoda depuis la création du GRVA et lui a souhaité beaucoup de succès dans sa carrière.

## Annexe I

[Anglais seulement]

### List of informal documents (GRVA-13-...) considered during the session

<i>No.</i>	<i>(Author) Title</i>	<i>Follow-up</i>
1/Rev.1	(Chair) Running order of the thirteenth GRVA session	A
2	(Secretariat) Updated and consolidated agenda for the 13th GRVA session (incl. informal documents received until 20 May 2022 COB)	A
3	(Secretariat) Highlights of the (Hybrid) March 2022 session of WP.29	C
4	(Secretariat) Outcome of the GRVA workshops on Artificial Intelligence and Vehicle Regulations	C
5	(CLEPA) Proposal for a supplement to the 11 series of amendments to UN Regulation No. 13 (Heavy vehicle braking)	C
6	(EDR/DSSAD) Review of the existing national / regional activities and a proposed way forward for DSSAD	C
7	(ISO) Copy of ISO/DIS 23374-1	C
8	(AEBS HDV) Proposal for amendments to UN Regulation No. 152 (AEBS for M <sub>1</sub> /N <sub>1</sub> )	B
9	(AEBS HDV) Proposal for amendments to the 02 series of amendments to UN Regulation No. 131 (AEBS for heavy vehicles)	B
10	(AEBS HDV) Proposal for amendments to the 01 series of amendments to UN Regulation No. 131 (AEBS for heavy vehicles)	B
11	(ISO) Copy of ISO 20078-1	C
12	(ISO) Copy of ISO 20078-2	C
13	(ISO) Copy of ISO 20078-3	C
14	(ISO) Copy of ISO 20078-4	C
15	(IMMA) Proposal for a new Supplement to the 05 series of amendments to UN Regulation No. 78	C
16	(Japan) Report of the workshop on the implementation of UN Regulation No. 155	C
17	(Italy) Proposal for Amendment 4 to Global Technical Regulation No. 3 (Motorcycle braking)	C
18	(CLEPA, OICA) Vision of an ADS road map and related future activities at UNECE/GRVA	C
19	(United Kingdom) Proposal for amendments to UN Regulation No. 13	D
20	(CLEPA, OICA) Mandatory ESC on 4 axles concrete mixer vehicles	C
21	(EDR/DSSAD) Activities/Deliverables of IWG on EDR/DSSAD	C
22/Rev.1	(CLEPA, OICA) Proposal for amendments to document ECE/TRANS/WP29/GRVA/2022/11 - Electric park brake warning	C
23	(CLEPA, OICA) Proposal for amendments to document ECE/TRANS/WP29/GRVA/2022/14 - Electronic Stability Control	D
24	(OICA) Proposal for amendments to UN Regulation No. 140	B
25	(CLEPA, OICA) Proposal for amending UN R13 Electric Park Brake warning	C
26	(SAE) Proposal for amendments to the Interpretation Document ECE/TRANS/WP.29/2022/61 for UN Regulation No. 155 (Cyber security and cyber security management system)	B
27	(SAE) Proposal for amendments to the Interpretation Document ECE/TRANS/WP.29/2021/59 for UN Regulation No. 155 (Cyber security	C

<i>No.</i>	<i>(Author) Title</i>	<i>Follow-up</i>
	and cyber security management system)	
28/Rev.1	(SAE) Cybersecurity and OTA Software Updates	C
29	(SAE) Proposal for amendment to UN Regulation No. 155	B
30	(EC) Proposal for amendments to UN Regulation No. 152	C
31	(China) Proposal for Vehicle Cyber Security	C
32	(China) Proposal for Data Security of Intelligent and Connected Vehicles	C
33	(OICA) AEBS Regulation - Common interpretation of "new engine start/run cycle"	C
34	(ITU / FG on AI4AD) Copy of ITU-T Technical Report FGAI4AD-02 "Automated driving safety data protocol – Ethical and legal considerations of continual monitoring"	C
35	(VMAD) Update to the NATM Guidelines for Validating ADS (proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/2022/58)	C
36	(FRAV) Current draft of the guidelines and recommendations concerning safety requirements for ADS	C
37	(FRAV) Status report	C
38	(VMAD) Status report	C
39	(France) Proposal for amendments to UN Regulation No. 13 (Braking)	D
40/Rev.1	(AEBS HDV) Final status report	C
41	(CITA) Handling access to in-vehicle data at GRVA	C
42	(CITA) Presentation of document GRVA-13-41	C
43/Rev.2	(SIG R157) Revised proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/59	C
44	(SIG R157) Progress report from the Special Interest Group on UN Regulation 157	C
45	(TF ADAS) Status report	C
46	(AUTOSAR) Standardization of future mobility technologies	C
47	(CLEPA) UN Regulation No. 13 and Electro Mechanical Brakes	C
48/Rev.1	(SIG R157) Revised consolidated proposal for the 01 series of amendments to UN Regulation No. 157	C
49	(Secretariat) Modifications to ECE/TRANS/WP.29/2022/59	C

*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 mai 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 <sup>me</sup> C. Chen <sup>1</sup>	Chine	juillet [2024]
	M. R. Damm <sup>1</sup>	Allemagne	
	M. E. Wondimneh <sup>1</sup>	États-Unis d'Amérique	
Méthodes de validation pour la conduite automatisée (VMAD)	M. I. Sow <sup>1</sup>	Canada	[juillet 2024]
	M. T. Nonaka <sup>1</sup>	Japon	
	M. P. Striekwold <sup>1</sup>	Pays-Bas	
Cybersécurité et questions de sûreté des transmissions sans fil (CS/OTA)	M. T. Niikuni <sup>1</sup>	Japon	novembre 2022
	M. D. Handley <sup>1</sup>	Royaume-Uni	
	M <sup>me</sup> M. Versailles <sup>1</sup>	États-Unis d'Amérique	
Enregistreurs de données de route et systèmes de stockage des données pour la conduite automatisée (EDR/DSSAD)	M. T. Guiting <sup>1</sup>	Pays-Bas	juin 2024
	M. T. Nonaka <sup>1</sup>	Japon	
	M <sup>me</sup> J. Doherty <sup>1</sup>	États-Unis d'Amérique	

<sup>1</sup> Coprésident(e)s du groupe de travail informel.

## Annexe III

### Amendements au document ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/11 adoptés

#### Adoption sur la base du document informel GRVA-13-22/Rev.1 (voir par. 89)

*Ajouter le nouveau paragraphe 5.2.1.26.5, libellé comme suit :*

« 5.2.1.26.5 Si le système de freinage de stationnement détecte une demande (générée automatiquement ou par le conducteur) visant à :

- a) Actionner à fond le frein de stationnement (pour atteindre la position dans laquelle le frein est verrouillé mécaniquement), ou
- b) Actionner progressivement le frein de stationnement,

l'émission du signal d'avertissement prescrit au paragraphe 2.6 de l'annexe 8 peut être retardée jusqu'à ce que le système de freinage de stationnement détecte que le frein de stationnement est correctement serré. Le voyant jaune visé au paragraphe 5.2.1.29.1.2 s'affiche au plus tard 10 s après la demande d'actionnement à fond du frein de stationnement, dans le cas où l'état stable n'aurait pas été atteint. ».

---