


**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

Première session

Genève, 25-28 septembre 2018

**Rapport du Groupe de travail des véhicules automatisés,  
autonomes et connectés sur sa première session**

## Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
<b>A. Points non techniques</b>		
I. Participation et déclarations liminaires .....	1–2	3
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour) .....	3	3
III. Élection du Bureau (point 2 de l'ordre du jour) .....	4	4
IV. Points saillants des sessions de mars et de juin 2018 du WP.29 (point 3 de l'ordre du jour) .....	5	4
<b>B. Échange de vues sur les priorités des travaux concernant l'automatisation des véhicules</b>		
V. Échange de vues sur les priorités des travaux relatifs à l'automatisation des véhicules (point 4 de l'ordre du jour) .....	6–18	4
VI. Échange de vues sur les progrès technologiques, les innovations et les activités nationales pertinentes (point 5 de l'ordre du jour) .....	19–20	6
<b>C. Points techniques</b>		
VII. Véhicules autonomes, automatisés et connectés (point 6 de l'ordre du jour) .....	21–35	6
A. Équipe spéciale des essais des véhicules automatisés et ses sous-groupes .....	21–24	6
B. Cybersécurité et protection des données .....	25–27	7



C.	Mises à jour des logiciels (y compris les mises à jour à distance) .....	28	8
D.	Fonction de direction à commande automatique .....	29–34	8
E.	Prescriptions relatives aux systèmes complexes de commandes électroniques .....	35	9
VIII.	Systèmes avancés de freinage d'urgence (AEBS) (point 7 de l'ordre du jour) .....	36–44	11
IX.	Règlements ONU n <sup>os</sup> 13, 13-H, 139 et 140 (point 8 de l'ordre du jour) .....	45–49	11
A.	Systèmes de contrôle électronique de la stabilité.....	45	11
B.	Ensembles modulaires de véhicules.....	46	11
C.	Précisions.....	47–48	11
D.	Questions diverses .....	49	11
X.	Freinage des motocycles (point 9 de l'ordre du jour).....	50–51	11
A.	Règlement technique mondial ONU n <sup>o</sup> 3.....	50	11
B.	Règlement ONU n <sup>o</sup> 78.....	51	11
XI.	Règlement ONU n <sup>o</sup> 79 (point 10 de l'ordre du jour).....	52–53	12
XII.	Règlement ONU n <sup>o</sup> 89 (point 11 de l'ordre du jour).....	54	12
XIII.	Règlement ONU n <sup>o</sup> 90 (point 12 de l'ordre du jour).....	55–56	12
XIV.	Révision 3 de l'Accord de 1958 (point 13 de l'ordre du jour) .....	57–58	12
A.	Application des nouvelles dispositions de la Révision 3 12 de l'Accord de 1958.....		12
B.	Homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule .....	58	13
XV.	Activités restantes de l'ancien Groupe de travail en matière de roulement et de freinage (période de transfert de responsabilités) (point 14 de l'ordre du jour).....	59–62	13
A.	Règlement technique mondial sur les pneumatiques .....	59	13
B.	Pièces mécaniques d'attelage.....	60–62	13
XVI.	Questions diverses (point 15 de l'ordre du jour) .....	63	14
<b>Annexes</b>			
I.	Liste des documents informels (GRVA-01-...) examinés pendant la session.....		15
II.	Rapport au WP.29 et/ou à l'AC.3 sur la liste initiale éventuelle des points à traiter par le Groupe de travail et autres considérations et hypothèses .....		17
III.	Mandat et Règlement intérieur révisés approuvés du groupe de travail informel sur la fonction de direction à commande automatique .....		18

## A. Points non techniques

### I. Participation et déclarations liminaires

1. Le Groupe de travail des véhicules automatisés, autonomes et connectés a tenu sa première session du 25 au 28 septembre 2018, à Genève. Ont participé aux travaux de cette session, conformément à l'article 1 a) du Règlement intérieur du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) (document TRANS/WP.29/690/Rev.1), des experts des pays ci-après : Afrique du Sud, Allemagne, Australie, Belgique, Canada, Chine, Danemark, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, France, Hongrie, Inde, Italie, Japon, Norvège, Pays-Bas, Pologne, République de Corée, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord (Royaume-Uni), Suède, Suisse et Tchéquie. Un expert de la Commission européenne (CE) était également présent. Y ont également participé des experts des organisations non gouvernementales (ONG) et des organisations internationales ci-après : Conseil américain de la politique en matière automobile (American Automotive Policy Council, AAPC), Association nationale pour le développement de la mobilité électrique (European Association for Electric Mobility, AVERE), Bureau international permanent des associations de vendeurs et rechangeurs de pneumatiques (BIPAVER), Comité international de l'inspection technique automobile (CITA), Association européenne des fournisseurs de l'automobile (CLEPA/MEMA/JAPIA), Association européenne des fournisseurs de garages (European Garage Equipment Association, EGEA), Organisation technique européenne du pneumatique et de la jante (ETRTO), Fédération des fabricants européens de matériaux de friction (FEMFM), Fédération internationale de l'automobile (FIA), Groupe de travail « Bruxelles 1952 » (GTB), Association internationale des constructeurs de motocycles (IMMA), Union internationale des transports routiers (IRU), Organisation internationale de normalisation (ISO), Union internationale des télécommunications (UIT), Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA), Association des constructeurs de véhicules de loisirs (Recreational Vehicle Industry Association, RVIA), Union internationale des transports publics (UITP) et Association mondiale de l'industrie de la bicyclette (WBIA).

2. La première session du Groupe de travail a été ouverte par son secrétaire. Le secrétaire du WP.29 a informé le Groupe de la demande du Comité des transports intérieurs (document ECE/TRANS/274, par. 52) et des décisions du WP.29 (document ECE/TRANS/WP.29/1139, par. 33) concernant le Groupe de travail en matière de roulement et de freinage et le Groupe de travail. Le secrétariat a invité les experts du Groupe de travail à élire un président pour la première session. L'expert des États-Unis d'Amérique a demandé que l'article 37 du Règlement intérieur soit appliqué strictement et qu'il soit procédé au vote à la fin de la semaine. Le secrétaire a demandé s'il devait présider jusqu'à la fin de la session, jusqu'à ce que l'élection ait lieu, ou si le Groupe de travail devait choisir un président. Le Groupe de travail a décidé que sa première session serait présidée par M. B. Frost (Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord).

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

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2018/1,  
documents informels GRVA-01-01 et GRVA-01-14.

3. Le Groupe de travail a examiné l'ordre du jour provisoire établi pour cette première session et l'a adopté (ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2018/1). L'ordre du jour adopté est reproduit dans le document informel GRVA-01-14, y compris tous les documents informels reçus jusqu'à la date du début de la session. Le Groupe de travail a également approuvé l'ordre de déroulement de la session proposé dans le document informel GRVA-01-01, avec la modification proposée par l'expert des États-Unis d'Amérique visant à reporter l'élection du Bureau pour l'année 2019 à la fin de la session, conformément à l'article 37. La liste des documents informels distribués pendant la session figure à l'annexe I du présent rapport.

### III. Élection du Bureau (point 2 de l'ordre du jour)

4. Conformément à l'article 37 du Règlement intérieur (documents TRANS/WP.29/690 et Amend.1 et 2), le Groupe de travail a demandé que le Bureau soit élu le vendredi matin. Avant l'élection, l'expert de l'Allemagne a expliqué au Groupe pourquoi sa délégation s'opposerait à l'élection de M. Frost au moment de l'élection du président pour l'année 2019. Il a expliqué que l'Allemagne souhaitait contribuer pleinement aux travaux stratégiques du Groupe et qu'elle désignerait donc un expert allemand comme candidat président pour l'année 2020. Le Groupe de travail a élu M. B. Frost (Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord) Président pour les sessions de 2019, la majorité absolue des délégations présentes ayant voté en sa faveur. Le Groupe de travail n'a pas élu de vice-président et a décidé, sous réserve de l'approbation du WP.29, de ne pas le faire non plus à sa session suivante.

### IV. Points saillants des sessions de mars et de juin 2018 du WP.29 (point 3 de l'ordre du jour)

*Document(s) :* Document informel GRVA-01-13.

5. Le secrétariat a présenté le document informel GRVA-01-13, dans lequel sont exposés les points saillants des sessions de mars et de juin 2018 du WP.29. Il a annoncé que la session suivante du Groupe de travail se tiendrait du 28 janvier au 1<sup>er</sup> février 2019 et a indiqué que la date limite pour la soumission des documents officiels était fixée au 2 novembre 2018.

### B. Échange de vues sur les priorités des travaux concernant l'automatisation des véhicules

### V. Échange de vues sur les priorités des travaux relatifs à l'automatisation des véhicules (point 4 de l'ordre du jour)

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2018/1, documents informels WP.29-175-08, WP.29-175-29, GRVA-01-03 GRVA-01-05, GRVA-01-06, GRVA-01-16, GRVA-01-28, GRVA-01-32, GRVA-01-33 et GRVA-01-39.

6. Le Président a rappelé qu'il avait lancé une consultation informelle au cours de l'été 2018 pour établir la liste des points que les Parties contractantes souhaiteraient voir traités par le Groupe de travail. Le Président a présenté le document informel GRVA-01-33 contenant les réponses reçues ainsi que celles figurant dans les documents WP.29-175-08 et WP.29-175-29, soit environ 40 points au total. Pour faciliter la participation d'experts, il a proposé de classer les points par domaine, par exemple gestion des données, capteurs (conscience spatiale), prescriptions fonctionnelles, nouvelles procédures d'évaluation et divers. Les experts du Groupe de travail ont confirmé que toutes les contributions reçues figuraient dans le document.

7. L'expert de la Chine a fait des suggestions sur la structure, le programme de travail et les modalités de réunion du Groupe de travail, qui sont reproduites dans le document GRVA-01-32.

8. L'expert de l'AAPC a déclaré qu'il souhaitait appuyer les travaux menés au titre de ce point de l'ordre du jour et a suggéré des critères d'évaluation à prendre en considération lors de l'établissement des priorités du Groupe de travail.

9. L'expert des États-Unis d'Amérique a présenté le document GRVA-01-03, dans lequel sont proposées quelques considérations pertinentes pour les activités du Groupe de travail au titre de l'Accord de 1998. L'expert de l'UIT a fait part de l'expérience qu'il avait

acquise au sein de l'Équipe spéciale sur la cybersécurité et les questions relatives aux ondes hertziennes (TF CS/OTA), et a souligné la nécessité de l'assistance des Parties contractantes pour élaborer les textes en fonction des spécificités de l'Accord de 1998 (et du contexte de l'autocertification). L'expert de l'Allemagne, coprésident du groupe de travail informel de la fonction de direction à commande automatique (ACSF), a rappelé que son groupe avait l'ambition de rédiger des prescriptions techniques qui puissent être utilisées dans le cadre des accords tant de 1958 que de 1998.

10. L'expert de la Fédération de Russie a présenté le document GRVA-01-05, dans lequel son pays proposait des priorités. Il a rappelé que les décisions à ce sujet ne pouvaient être prises que par le Comité exécutif (AC.3) pour les points à traiter au titre de l'Accord de 1998. Il a également rappelé la nécessité d'un parrain technique pour les activités menées au titre de l'Accord de 1998.

11. L'expert de l'OICA a présenté le document GRVA-01-28 dans lequel sont exposées les priorités des industriels qui nécessiteraient des activités réglementaires de la part du Groupe de travail. Il a regretté que le groupe de travail informel de la fonction de direction à commande automatique n'élabore pas de dispositions pour les systèmes dits d'aide au maintien dans la voie sans intervention manuelle de niveau 2 tel que défini par la SAE, alors que cette technologie était déjà commercialisée sur certains marchés, par exemple aux États-Unis d'Amérique. Le coprésident du groupe de travail informel et l'expert des Pays-Bas ont précisé que le groupe de travail informel considérait les systèmes n'impliquant pas d'intervention manuelle comme des systèmes de niveau 3 et non de niveau 2. Le Président a noté les différences entre les priorités indiquées par l'OICA dans le document GRVA-01-28 et celles communiquées par la plupart des fabricants dans leurs déclarations aux médias. En réponse, l'expert de l'OICA a établi un document révisé (GRVA-01-28-Rev.1) mais n'a pas été en mesure de répondre aux questions concernant les priorités technologiques et commerciales soulevées par le Groupe de travail. L'expert de l'OICA a également présenté des considérations sur une coordination éventuelle des travaux entre les organes subsidiaires (groupes de travail) du WP.29. Il a suggéré la nomination d'ambassadeurs des groupes de travail sur le modèle des ambassadeurs de l'homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule.

12. L'expert de l'UITP a déclaré qu'il fallait d'abord s'intéresser à la sécurité des flottes partagées automatisées destinées aux systèmes de transport public.

13. L'expert de l'UIT a déclaré que le Groupe de travail devait définir un module sur la communication, y compris la circulation en peloton.

14. L'expert de la CLEPA a insisté sur la nécessité d'achever les travaux sur la fonction de direction à commande automatique.

15. L'expert du Groupe de travail « Bruxelles 1952 » (GTB) a présenté le document GRVA-01-06 dans lequel sont abordées les considérations relatives à l'éclairage et à la signalisation lumineuse des systèmes de conduite automatisée, en soulignant le souhait de travailler sur cette question dans le cadre du Groupe de travail de l'éclairage et de la signalisation lumineuse (GRE). L'expert de la Fédération de Russie a suggéré que les moyens de traiter cette question soient envisagés dans le cadre des débats sur le règlement horizontal. Il a indiqué que l'exposé avait déjà été présenté au WP.29. L'expert du GTB a également soulevé la question de la coordination entre les groupes de travail sur l'automatisation, comme l'avait fait l'expert de l'OICA. L'experte du Japon a rappelé que le WP.29 avait décidé d'examiner les questions de coordination concernant l'automatisation. Le Groupe de travail est convenu que les questions de coordination seraient naturellement examinées par le WP.29.

16. L'expert de la Chine a présenté le document informel GRVA-01-16, dans lequel il est : a) indiqué que, pour la communauté internationale, le moment présent était le meilleur pour harmoniser les règlements concernant les véhicules automatisés, autonomes et connectés ; b) proposé de mobiliser toutes les parties intéressées pour promouvoir l'harmonisation des règlements dans le cadre des accords de 1958 et de 1998 ; c) recommandé au Groupe de travail de se doter de moyens d'action novateurs pour s'adapter au développement rapide des véhicules automatiques, autonomes et connectés ; d) indiqué que la Chine comptait endosser de plus grandes responsabilités, par exemple en

assumant la vice-présidence du Groupe de travail. Le Groupe de travail a accueilli favorablement le document GRVA-01-16 et est convenu que le principal facteur de succès du Groupe de travail dépendrait de sa capacité à trouver un équilibre entre les accords de 1958 et de 1998 dans les activités concrètes et, partant, a approuvé le principe consistant à travailler sur des prescriptions techniques susceptibles de convenir pour tout usage, notamment tant dans le cadre des accords que des recommandations et résolutions du WP.29.

17. Le Groupe de travail a décidé que les points énumérés dans le document informel GRVA-01-33 et la classification proposée seraient examinés à la session suivante au titre du point 4 de l'ordre du jour.

18. Le Groupe de travail a examiné les documents informels WP.29-175-08 et WP.29-175-29 qui lui avaient été renvoyés par le WP.29 ainsi que la liste des points inscrits à l'ordre du jour provisoire. Le Groupe de travail a longuement débattu de chaque point. L'expert de l'OICA a déclaré que les travaux en cours étaient adaptés aux priorités de l'industrie. Les auteurs de la proposition ont fourni aux experts des éclaircissements sur la signification de chaque point. Les experts ont procédé à un échange de vues sur la priorité qui pourrait être accordée à chaque point ainsi que sur la nécessité éventuelle d'entreprendre ou non des activités réglementaires. Le Groupe de travail a conclu qu'il était en mesure (du point de vue des connaissances et des compétences) de traiter chaque point de la liste (document informel GRVA-01-39) reproduite à l'annexe II du présent rapport et s'est dit prêt à exécuter son mandat tel qu'il serait défini par le WP.29 et/ou l'AC.3. Il est convenu d'envisager d'ajouter d'autres points à cette liste et éventuellement de l'étendre lors des sessions à venir.

## **VI. Échange de vues sur les progrès technologiques, les innovations et les activités nationales pertinentes (point 5 de l'ordre du jour)**

*Document(s)* : documents informels GRVA-01-34 et GRVA-01-40.

19. L'experte du Japon a présenté le document informel GRVA-01-34, dans lequel est présentée la directive japonaise sur les technologies de sécurité pour les véhicules automatisés au Japon. Elle a indiqué que cette directive, qui venait d'être publiée (en septembre 2018), comportait 2 concepts de sécurité et 10 prescriptions de sécurité pour les véhicules automatisés.

20. L'expert des Pays-Bas a présenté les activités menées et les idées élaborées dans son pays pour résoudre les difficultés liées à l'évaluation de la sûreté et de la sécurité des véhicules modernes (document informel GRVA-01-40).

### **C. Points techniques**

## **VII. Véhicules autonomes, automatisés et connectés (point 6 de l'ordre du jour)**

### **A. Équipe spéciale des essais des véhicules automatisés et ses sous-groupes**

*Document(s)* : documents informels WP.29-175-21, GRVA-01-07, GRVA-01-11 et GRVA-01-35.

21. L'expert du Royaume-Uni a présenté les faits nouveaux survenus en 2018 en ce qui concernait la création de l'Équipe spéciale des essais de véhicules automatisés et de ses deux sous-groupes (SG-1 et SG-2) sous les auspices du WP.29. Il a expliqué que l'objectif de ces groupes était de mettre au point une nouvelle méthode d'évaluation des technologies ayant trait à la conduite automatisée. Il a rappelé que le mandat de l'Équipe spéciale n'avait pas été adopté et que celle-ci avait été transférée au Groupe de travail en juin 2018

(y compris le projet de mandat correspondant). L'experte du Japon a rendu compte de l'état d'avancement des débats dans les groupes et a présenté la diapositive n° 3 du document informel GRVA-01-35. Le Groupe de travail est convenu que, étant donné que la gestion des SG-1 et SG-2 serait assurée par le Groupe de travail, leur groupe de rattachement (à savoir l'Équipe spéciale) ne serait plus nécessaire.

22. L'experte du Japon, coprésidente de l'Équipe spéciale, a présenté les mandats des deux sous-groupes (documents informels GRVA-01-07 et GRVA-01-11). L'expert de la CE a demandé des éclaircissements sur le champ de compétence du SG-1 et sur les chevauchements possibles avec le groupe de travail informel de la fonction de direction à commande automatique. L'expert de la Chine a évoqué le manque de clarté de la structure proposée et a proposé que les tâches existantes et nouvelles soient classées de manière à créer des groupes suffisamment compatibles pour ces tâches et celles qui apparaîtraient à l'avenir. Il a également abordé les difficultés que présentaient les travaux sur la simulation et les essais sur route en raison des différences de conditions de circulation et de règles y relatives selon les Parties contractantes. Il a recommandé de ne pas approuver les mandats proposés à la présente session. L'expert de l'Allemagne s'est enquis des doubles emplois possibles et a demandé si le Groupe de travail ou le WP.29 s'étaient déjà mis d'accord sur le principe des trois piliers mentionnés dans le mandat. L'experte du Japon a répondu aux questions.

23. À l'issue d'un débat, le Groupe de travail n'a pas approuvé les documents GRVA-01-07 et GRVA-01-11 mais, notant que des modalités étaient déjà en place pour de nouvelles réunions, est convenu que les groupes poursuivraient leurs travaux jusqu'à sa session suivante. Il a suggéré que le groupe affine le mandat tendant à l'élaboration de la nouvelle méthode de vérification de la conformité aux prescriptions techniques (telles que celles élaborées dans le cadre du groupe de travail informel de la fonction de direction à commande automatique) et en établisse la validité. Le groupe devait également mener un débat approfondi sur le principe des trois piliers et commencer à travailler.

24. Le secrétariat a rappelé la décision prise par le WP.29 de renvoyer au SG-1 le document sur les règlements relatifs à l'intelligence artificielle et aux véhicules (document informel WP.29-175-21).

## B. Cybersécurité et protection des données

*Document(s)* : documents informels GRVA-01-17, GRVA-01-18 et GRVA-01-19.

25. L'experte du Japon, Coprésidente de l'Équipe spéciale de la cybersécurité et des questions de sûreté des transmissions sans fil, a présenté les documents informels GRVA-01-19, GRVA-01-17 et GRVA-01-18 dans lesquels sont formulées des recommandations relatives aux mises à jour des logiciels et à la cybersécurité. Elle a invité les experts à communiquer leurs observations sur ces recommandations jusqu'au 28 octobre 2018. L'expert de la France a félicité l'Équipe spéciale pour le travail accompli. L'expert des États-Unis d'Amérique a confirmé que son pays avait participé à la dernière réunion du groupe et a expliqué que les deux recommandations devaient être modifiées pour les rendre compatibles avec l'Accord de 1998 (en particulier dans le contexte de l'autocertification) et a proposé de communiquer des observations.

26. L'experte du Japon a également indiqué que parmi les recommandations figuraient des propositions concernant un projet de Règlement ONU sur la cybersécurité et un projet d'annexe générique qui pourrait être ajouté aux Règlements ONU pertinents concernant la gestion des numéros de version des logiciels. Elle a ajouté que les méthodes novatrices proposées nécessiteraient probablement des vérifications avant leur adoption et que ces activités nécessiteraient une extension du mandat du groupe ou la création d'un nouveau groupe.

27. Le Groupe de travail a invité l'Équipe spéciale à mettre à profit le temps restant dans le cadre de son mandat actuel pour élaborer un programme de vérification qu'il pourrait examiner à sa deuxième session. Le Groupe de travail a également prié son président de rendre compte de ces activités au WP.29.

### C. Mises à jour des logiciels (y compris les mises à jour à distance)

28. Ce point de l'ordre du jour a été examiné en même temps que le point 6 b) ci-dessus.

### D. Fonction de direction à commande automatique

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2018/2,  
documents informels GRVA-01-04, GRVA-01-08, GRVA-01-22,  
GRVA-01-24, GRVA-01-25, GRVA-01-36 et GRVA-01-37.

29. L'expert de l'OICA a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2018/2, tel que modifié par le document GRVA-01-22, dans lequel sont formulées des dispositions concernant les systèmes de fonction de direction à commande automatique de catégorie C comprenant une interface homme-machine en deux temps pour le changement de voie de circulation. L'expert de la France a appuyé cette proposition, de même que l'expert de la Commission européenne. Les experts de l'Allemagne, des Pays-Bas, de la République de Corée et de la Suède ont formulé plusieurs observations sur la proposition, notamment à propos de la suppression de certaines dispositions, de l'allongement de la durée du début de la manœuvre de changement de voie et de la proposition d'annexe 9. Le Groupe de travail a invité les experts intéressés à établir une proposition révisée tenant compte des observations reçues.

30. L'experte de l'Allemagne a présenté le rapport de situation du groupe de travail informel de la fonction de direction à commande automatique (GRVA-01-37). Elle a demandé des conseils à propos de la question de savoir si le groupe devait élaborer des dispositions pour un nouveau règlement, sachant que les activités dépasseraient le champ d'application du Règlement ONU n° 79 comme prévu initialement. Le Groupe de travail a souscrit à la suggestion du groupe de travail informel tendant à ce que soient élaborées des dispositions techniques pour un nouveau règlement. L'experte de l'Allemagne a présenté le document informel GRVA-01-08 comportant le mandat modifié du groupe de travail informel conformément à la décision en faveur d'un nouveau règlement prise par le Groupe de travail. Celui-ci a approuvé la proposition de révision du mandat telle qu'elle figure à l'annexe III du présent rapport et a noté que le calendrier était ambitieux. Le Président a décidé de porter ce point à l'attention du WP.29.

31. Le secrétariat a présenté le document informel GRVA-01-36 portant proposition de rectificatif visant à harmoniser les trois versions linguistiques du Règlement ONU n° 79. Le Groupe de travail a approuvé la proposition et a demandé au secrétariat d'apporter à la version anglaise les rectifications ci-après :

*Paragraphe 2.4.15, modifier comme suit :*

« 2.4.15. An ACSF is in "active mode" (or "active") when the function is switched on and the conditions for being active are met. In this mode, the system continuously or discontinuously controls the steering system ~~is generating~~, or is ready to generate, a steering control action to assist the driver. ».

32. L'expert du CITA a présenté le document GRVA-01-25, dans lequel il est proposé d'inclure dans le Règlement ONU n° 79 des dispositions relatives au contrôle technique périodique en ce qui concerne les fonctions de direction à commande automatique de catégorie B<sub>2</sub>. Le Groupe de travail s'est demandé pourquoi la proposition était fondée sur un document de travail périmé (ACSF-06-28) du groupe de travail informel de la fonction de direction à commande automatique. Il a décidé que le document serait renvoyé à l'Équipe spéciale du contrôle technique périodique et de l'aptitude à la circulation des systèmes de fonctions de direction à commande automatique, dirigée par l'expert de la Suède.

33. L'expert de la Suède a présenté le document GRVA-01-24, dans lequel l'Équipe spéciale du contrôle technique périodique et de l'aptitude à la circulation des systèmes de fonctions de direction à commande automatique fait le point de la situation. L'expert de la Fédération de Russie, président du groupe de travail informel du contrôle technique périodique, a invité l'Équipe spéciale à se concerter avec le groupe informel sur ces

questions. Le Groupe de travail a décidé que l'Équipe spéciale se concerterait avec le groupe de travail informel sur les questions relatives au processus d'inspection technique périodique et qu'elle se concentrerait sur les dispositions relatives à l'aptitude à la circulation ayant trait à la construction des véhicules automatisés, notamment les fonctions d'autodiagnostic continu, la détection des défaillances des systèmes, et l'enregistrement des codes défaut et l'accès à ceux-ci.

34. L'expert de l'AVERE a présenté le document informel GRVA-01-04, dans lequel il est proposé de préciser l'introduction du Règlement ONU n° 79 en ce qui concerne l'interdiction d'homologuer conformément audit Règlement ONU n° 79 les systèmes de direction comportant des fonctions de commande de la direction au moyen de signaux extérieurs. L'expert de la République de Corée a déclaré qu'il était important de se pencher sur cette question. Les experts de l'Allemagne, de la Fédération de Russie, des Pays-Bas et de la Suède ont déclaré que l'objet de la proposition n'était pas clair et ont demandé des informations complémentaires sur le contexte de la proposition. Le Groupe de travail a invité l'expert de l'AVERE à se demander s'il ne serait pas préférable d'apporter des modifications au texte plutôt que d'utiliser des notes de bas de page et lui a suggéré de consulter les experts et d'établir une proposition révisée pour examen à sa session suivante.

## **E. Prescriptions relatives aux systèmes complexes de commandes électroniques**

*Document(s) :* document informel GRVA-01-20.

35. L'expert du Royaume-Uni a informé le Groupe de travail que les travaux sur ce point étaient en cours, que le projet actuel était reproduit dans le document GRVA-01-20 et que les résultats de ces travaux pourraient être incorporés dans la future proposition émanant du groupe de travail informel de la fonction de direction à commande automatique.

## **VIII. Systèmes avancés de freinage d'urgence (AEBS) (point 7 de l'ordre du jour)**

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2018/4, documents informels GRVA-01-02, GRVA-01-09, GRVA-01-10, GRVA-01-21, GRVA-01-30, GRVA-01-31, GRVA-01-43, GRVA-01-44 et GRVA-01-45.

36. L'expert de la Commission européenne, coprésident du groupe de travail informel des systèmes actifs de freinage d'urgence (AEBS), a présenté le document informel GRVA-01-10 faisant le point des activités du groupe concernant la rédaction du nouveau Règlement ONU contenant les dispositions applicables aux véhicules des catégories M<sub>1</sub> et N<sub>1</sub> telles que reproduites dans le document GRVA-01-02. Il a présenté les principales prescriptions de fonctionnement définies pour les systèmes actifs de freinage d'urgence visant à prévenir les collisions entre véhicules et entre véhicules et piétons, et a mis en lumière les questions en suspens examinées par le groupe portant sur les dispositions relatives à la désactivation manuelle de ces systèmes et à la définition des prescriptions de fonctionnement pour les systèmes visant à prévenir les collisions entre véhicules et vélos.

37. L'expert du Royaume-Uni, appuyé par l'expert des Pays-Bas, s'est interrogé sur la valeur proposée de la vitesse différentielle maximale (42 km/h) qui vise à éviter les collisions. Il a suggéré 50 km/h au lieu de 42 km/h. Il a exprimé des doutes quant à l'opportunité d'une méthode par étapes pour les systèmes actifs de freinage d'urgence visant à prévenir les collisions entre véhicules et piétons et entre véhicules et vélos. L'expert de l'OICA a justifié la valeur de la vitesse différentielle maximale pour éviter les collisions en notant que l'organisation non gouvernementale Euro NCAP exigeait une vitesse inférieure et s'est fait l'avocat de prescriptions par étapes, notamment pour les systèmes actifs de freinage d'urgence visant à prévenir les collisions entre véhicules et vélos en raison de leur évolution.

38. L'expert du Canada a suggéré de définir des prescriptions fondées sur les résultats pour tous les aspects à éprouver, y compris les critères d'adhérence de la surface de la voie utilisée pour les essais. Le Groupe de travail a pris note du précédent existant dans le RTM ONU n° 3 et le Règlement ONU n° 78 et de la valeur correspondante proposée dans le projet.

39. L'expert de l'Italie a mentionné le risque lié à l'activation par erreur (faux positif) des AEBS et a fait valoir la nécessité d'une fonction de désactivation manuelle de ces systèmes. Les experts de l'Allemagne et du Royaume-Uni se sont déclarés favorables à des dispositions relatives à une fonction de désactivation automatique dans des cas limités. Ils n'étaient pas d'accord avec la proposition de dispositions permettant leur désactivation manuelle.

40. Le Président a souligné les dispositions relatives au fonctionnement des systèmes actifs de freinage d'urgence en dehors des conditions d'essai.

41. Le coprésident du groupe de travail informel a présenté le document GRVA-01-09, dans lequel sont proposées des modifications ainsi qu'une prorogation d'un an du mandat du groupe. Le Groupe de travail a décidé de prolonger d'un an le mandat du groupe de travail informel, jusqu'en septembre 2019. Le Groupe de travail a approuvé l'objectif du président du groupe de travail informel de présenter un document officiel portant sur les collisions entre véhicules et entre véhicules et piétons pour adoption à la session suivante du Groupe de travail, prévue en janvier 2019. Le Groupe de travail a également demandé au groupe de travail informel de présenter, à la même session, les prescriptions relatives aux collisions entre véhicule et vélo, sur la base des données disponibles.

42. L'expert de l'Allemagne s'est référé au Règlement ONU n° 131 et a présenté le document informel GRVA-01-30 (et le document GRVA-01-31 comportant un outil de calcul). Il a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2018/4, dans lequel sont traitées les questions abordées lors des deux dernières sessions du GRRF au sujet du fonctionnement des systèmes actifs de freinage d'urgence pour véhicules lourds. Il a expliqué que cette proposition révisée était plus ambitieuse que la précédente, non seulement en ce qui concernait les dispositions relatives aux interrupteurs manuels de désactivation, mais aussi d'autres dispositions qui contribueraient à adapter les prescriptions relatives aux AEBS applicables aux véhicules lourds aux technologies les plus récentes, en modifiant la structure du Règlement, les prescriptions concernant la cible des véhicules, les prescriptions prioritaires et la stratégie de mise en garde. Il a conclu son exposé en déclarant que ces changements contribueraient à réduire au minimum les risques de faux positifs mentionnés par les experts des pays nordiques dans leur réaction initiale aux propositions allemandes lors des dernières sessions du GRRF.

43. Les experts de l'OICA ont présenté des observations (document informel GRVA-01-21) sur le document ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2018/4. Les experts du Japon et de la Suède ont émis des réserves sur la proposition, car ils n'étaient pas en mesure, à ce stade, d'évaluer les incidences de changements d'une telle portée sur le fonctionnement des AEBS pour véhicules lourds. Les experts de l'Australie, du Japon, de la Norvège, des Pays-Bas et de la Suède sont convenus de collaborer avec l'expert de l'Allemagne pour examiner la proposition jusqu'à la session suivante du Groupe de travail. Les experts sont convenus de travailler sur ce point au moyen de réunions virtuelles et de réunions physiques en marge des réunions du groupe de travail informel des systèmes actifs de freinage d'urgence.

44. L'expert du Ministère néerlandais de l'infrastructure et de l'environnement a présenté un exposé et deux vidéos (documents informels GRVA-01-43, GRVA-01-44 et GRVA-01-45) décrivant des essais sur le terrain de camions équipés de systèmes AEBS. Le Président a décidé de prévoir du temps pour cette communication à la session suivante du Groupe de travail.

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

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

*Document(s)* : document informel WP.20-175-05.

45. Le secrétariat a rappelé le contexte du document WP.29-175-05 (et du document WP.29-175-04). L'expert de l'OICA a présenté ces documents. L'expert de la Fédération de Russie a recommandé d'utiliser l'expression « type de véhicule » plutôt que « véhicule » dans les deux documents. L'expert de l'Australie est convenu d'établir deux documents révisés pour examen par le Groupe de travail à sa session suivante.

### **B. Ensembles modulaires de véhicules**

*Document(s)* : document informel GRVA-01-23.

46. L'expert de la Suède a présenté le document informel GRVA-01-23. Il a rappelé que le mandat du groupe, dont les travaux étaient en suspens, arrivait à expiration. Le Groupe de travail a décidé de recommander au WP.29 de proroger ce mandat et a demandé au groupe d'établir un mandat révisé pour sa session suivante.

### **C. Précisions**

*Document(s)* : documents informels WP.29-175-04, WP.29-175-05 et GRVA-01-27.

47. Le Groupe de travail a examiné le document informel WP.29-175-04 (conjointement avec le document WP.29-175-05 au titre du point 8 a) de l'ordre du jour ci-dessus).

48. Faute de temps et en raison de la soumission tardive du document informel GRVA-01-27, le Groupe de travail a décidé de reporter l'examen de ce document à sa session de janvier 2019.

### **D. Questions diverses**

49. En l'absence de documents concernant ce point de l'ordre du jour, le Groupe de travail ne l'a pas examiné.

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

### **A. Règlement technique mondial ONU n<sup>o</sup> 3**

*Document(s)* : ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2018/9.

50. Le Groupe de travail a accepté la suggestion de l'expert de l'Italie de reporter l'examen de ce point à sa session de janvier 2019.

### **B. Règlement ONU n<sup>o</sup> 78**

*Document(s)* : document informel GRVA-01-42.

51. L'experte de l'IMMA a présenté le document informel GRVA-01-42 en tant que proposition de suivi du document GRRF-86-35 visant à définir les critères d'activation des feux-stop pour des conditions autres que le freinage de service (par exemple, le freinage à récupération d'électricité). Elle a expliqué que la proposition était fondée sur les dispositions du Règlement ONU n<sup>o</sup> 13-H. L'expert de l'OICA a indiqué que des amendements à ces critères étaient en cours d'élaboration. Le Groupe de travail a

encouragé les experts de l'IMMA et de l'OICA à élaborer des dispositions harmonisées pour les Règlements ONU n<sup>os</sup> 78 et 13-H et a demandé au secrétariat de diffuser cette proposition sous une cote officielle à sa session suivante, à moins qu'une autre proposition soit soumise par les experts de la CLEPA et de l'OICA.

## **XI. Règlement ONU n<sup>o</sup> 79 (point 10 de l'ordre du jour)**

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2018/3,  
documents informels GRVA-01-26 et GRVA-01-38.

52. L'expert du Royaume-Uni a évoqué les travaux sur les dispositions relatives aux manœuvres télécommandées décrits dans le document ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2018/3 tel que modifié par le document informel GRVA-01-26. Il a annoncé qu'il avait consulté de manière informelle des experts du Groupe de travail et que des travaux complémentaires pourraient être nécessaires. Le Groupe de travail a accepté sa proposition de reprendre l'examen de cette proposition ou d'examiner une proposition de synthèse révisée à sa session de janvier 2019.

53. L'expert de la France a présenté le document informel GRVA-01-38 (fondé sur le document GRRF-86-13), qui traite de l'exactitude de l'interprétation des données produites pendant l'évaluation du système. L'expert de l'Allemagne a accueilli le document avec satisfaction et a proposé d'examiner les dispositions relatives au filtrage ainsi que les tolérances. D'autres experts ont eux aussi accueilli favorablement le document et sont convenus de l'étudier jusqu'à la session suivante. Le Groupe de travail a décidé de reprendre l'examen de ce point à sa session de janvier 2019.

## **XII. Règlement ONU n<sup>o</sup> 89 (point 11 de l'ordre du jour)**

54. En l'absence de documents concernant ce point de l'ordre du jour, le Groupe de travail ne l'a pas examiné.

## **XIII. Règlement ONU n<sup>o</sup> 90 (point 12 de l'ordre du jour)**

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2018/12,  
documents informels GRVA-01-12  
(GRRF-86-41 et GRRF-86-40-Rev.1).

55. L'expert de l'Espagne a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2018/12, dans lequel il est proposé d'étendre le champ d'application du Règlement ONU n<sup>o</sup> 90 aux plaquettes de frein de rechange pour les véhicules des catégories L<sub>6</sub> et L<sub>7</sub>, qui ont été récemment incluses dans la dernière version du Règlement ONU n<sup>o</sup> 78, et d'harmoniser les dispositions de son annexe 7 avec celles du texte actuel du Règlement ONU n<sup>o</sup> 78. Le Groupe de travail est convenu de reprendre l'examen de ce document à sa session suivante.

56. Faute de temps, le Groupe de travail est convenu de reporter à sa session de janvier 2019 l'examen du document informel GRVA-01-12 et le rapport oral de l'expert de l'Espagne sur les activités du groupe spécial d'experts sur le Règlement ONU n<sup>o</sup> 90.

## **XIV. Révision 3 de l'Accord de 1958 (point 13 de l'ordre du jour)**

### **A. Application des nouvelles dispositions de la Révision 3 de l'Accord de 1958**

57. Le secrétariat a brièvement présenté ce point de l'ordre du jour en suggérant des mesures qui pouvaient être nécessaires pour harmoniser les Règlements ONU avec les dispositions de la Révision 3 de l'Accord de 1958. Le Groupe de travail est convenu de réfléchir aux points proposés dans l'ordre du jour et d'en reprendre l'examen à sa session suivante.

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

*Document(s)* : documents informels GRVA-01-15 et GRVA-01-41.

58. Le secrétariat a brièvement informé le Groupe de travail des activités du groupe de travail informel de l'homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule et en particulier du débat sur le nouveau format des numéros d'homologation prévus à l'annexe 4 de l'Accord de 1958. L'expert de la Fédération de Russie a présenté une proposition visant à traiter cette question pour le Règlement ONU n° 90 (document informel GRVA-01-15). L'expert de la CLEPA a présenté une autre proposition (document informel GRVA-01-41). Le Groupe de travail a décidé de reprendre l'examen de ce point à sa session suivante.

## XV. Activités restantes de l'ancien Groupe de travail en matière de roulement et de freinage (période de transfert de responsabilités) (point 14 de l'ordre du jour)

### A. Règlement technique mondial sur les pneumatiques

*Document(s)* : ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/42,  
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/43,  
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2017/7,  
ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2018/5,  
ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2018/6,  
ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2018/7,  
ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2018/8  
(document informel GRRF-86-09).

59. Le Président du Groupe de travail a rappelé les informations fournies par le secrétaire du WP.29 selon lesquelles le Groupe de travail du bruit (GRB) avait examiné tous les documents officiels soumis au titre de ce point de l'ordre du jour comme convenu, du fait de la restructuration des organes subsidiaires du WP.29. Il a rappelé qu'il s'était engagé à réduire au minimum les incidences des changements structurels ayant trait au GRB et au Groupe de travail en termes de débats techniques et de participation appropriée des délégués et des experts. Il a donc offert aux experts la possibilité d'examiner en détail tout document au titre de ce point de l'ordre du jour, au cas où une délégation n'aurait pas participé au GRB ou souhaiterait que le Groupe de travail donne son avis. Les experts ont confirmé que cela n'était pas nécessaire. Le Président du Groupe de travail a également donné à l'expert de la Fédération de Russie l'occasion de faire le point (pour plus de détails, voir le document informel GRB-68-16) sur l'élaboration du projet d'amendement 2 au RTM ONU n° 16 (Pneumatiques), au souhait du Groupe de travail. Il a rappelé que l'AC.3 n'avait pas encore officiellement décidé que le GRB s'occuperait du RTM ONU n° 16. Le Groupe de travail a pris note des travaux en cours du groupe de travail informel présidé par l'expert de la Fédération de Russie.

### B. Pièces mécaniques d'attelage

*Document(s)* : ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2018/10,  
ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2018/11,  
document informel GRVA-01-29.

60. En l'absence de l'expert de la CLEPA, le secrétariat a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2018/10, dans lequel il est proposé de préciser certaines suppressions non intentionnelles apportées au Règlement ONU n° 55. Le Groupe de travail a souscrit à cette proposition et a demandé au secrétariat de faire la lumière sur la suite donnée à ce document avec le Groupe de travail des dispositions générales de sécurité (GRSG).

61. L'expert de la Pologne a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2018/11. Le Groupe de travail est convenu que cette proposition serait examinée par le Groupe de travail des dispositions générales de sécurité.

62. Le Groupe de travail a noté que le document informel GRVA-01-29 soumis par l'expert de l'OICA constituait une nouvelle proposition. L'expert de l'OICA a décidé de présenter ce document à la session suivante du GRSG.

## **XVI. Questions diverses (point 15 de l'ordre du jour)**

63. Aucune discussion n'a eu lieu au titre de ce point de l'ordre du jour.

## Annexe I

## Liste des documents informels (GRVA-01-...) examinés pendant la session

[Anglais seulement]

N°	(Auteur) Titre	Suivi
1	(Secrétariat) Running order	A
2	(Japon/CE) Draft Proposal for a new UN Regulation on AEBS (M1/N1)	E
3	(États-Unis) Discussion Document for the Program of Work of Working Group	F
4	(AVERE) Proposal for Supplements to the 02 and 03 series of amendments to UN Regulation No. 79 (Steering equipment)	E
5	(Fédération de Russie) The Rulemaking Topics of the Russian Federation for Automated (Level 3 & 4) and Autonomous (Level 5) Vehicles	F
6	(GTB) Considerations Concerning Lighting and Light-Signalling	F
7	(SG1) Proposed Terms of Reference for the Sub-group 1 of the AutoVeh Task Force	E
8	(ACSF) Proposal for revised ToR and RoP of the IWG on ACSF	B
9	(AEBS) Proposal for revised ToR and RoP of the IWG on AEBS	F
10	(AEBS) Proposals from the IWG on AEBS	F
11	(SG2) Proposed Terms of Reference for the Sub-group 2 of the AutoVeh Task Force	E
12	(CLEPA) Proposal for a Supplement to the 02 series of amendments to UN Regulation No. 90	X
13	(Secrétariat) General information and highlights of the March and June 2018 sessions of WP.29	F
14	(Secrétariat) Consolidated and updated provisional agenda for the first session of Working Group (with informal documents submitted until 24/09/2018)	A
15	(Fédération de Russie) Proposal for a Supplement to the 02 Series of amendments to UN Regulation No. 90	F
16	(Chine) China's General Comments and Suggestions on Working Party on Automated/Autonomous and Connected Vehicles (Working Group)	F
17	(TF CS/OTA) Draft Recommendation on Cyber Security of the Task Force on Cyber Security and Over-the-air issues of UNECE/WP.29/Working Group	E
18	(TF CS/OTA) Draft Recommendation on Software Updates of the Task Force on Cyber Security and Over-the-air issues of UNECE/WP.29/Working Group	E
19	(TF CS/OTA) Final report of the Task Force on CS/OTA	F
20	(Royaume-Uni) Proposal for a revision of Annex 6 to UN Regulation No. 79	D
21	(OICA/CLEPA) Industry comments on ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2018/4	F
22	(OICA/CLEPA) Proposal for a Supplement to the 03 series of amendments to UN Regulation No. 79	F
23	(MVC) Progress report of the IWG on MVC	F
24	(Suède) Progress report of the group on PTI/roadworthiness provisions for ACSF	F
25	(CITA) Proposal for PTI on ACSF B2 / Automated Lane Keeping System	F
26	(Royaume-Uni) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2018/3	D
27	(OICA/CLEPA) Alternative approach - Type IIA for Battery Electric Vehicles	D
28	(OICA/CLEPA) Industry views on Working Group priorities and organization (revised)	
29	(OICA) Proposal to adapt the transitional provisions according to the decision of WP29 at its 175th session	H
30	(Allemagne) Modifications to UN R131 - AEBS for heavy vehicles	F
31	(Allemagne) AEBS calculation tool - trucks and coaches	F
32	(Chine) China's comments on the structure, work program and meeting arrangement of Working	F

<i>N°</i>	<i>(Auteur) Titre</i>	<i>Suivi</i>
	Group	
33	(Président) Working Group priorities re : Automated Vehicles	D
34	(Japon) Guidelines regarding Safety Technology for Automated Vehicles in Japan (Outline)	F
35	(SG2) Status report - Real world road test	E
36	(Secrétariat) Proposal for a Corrigendum to UN Regulation No. 79	A
37	(ACSF) Status report of the IWG on ACSF	F
38	(France) Proposal for amendments to UN Regulation No. 79 based on GRRF-86-13	D
39	(Secrétariat) Confirmation from Working Group on work items for their consideration	A
40	(Pays-Bas) Challenges and proposals for modern vehicles	F
41	(CLEPA) Proposal for a Supplement to the 02 series of amendments to UN Regulation No. 90	D
42	(IMMA) Proposal for amendments to UN Regulation No. 78	C
43	(Pays-Bas) AEBS systems on trucks	G
44	(Pays-Bas) Field test AEBS - visibility	G
45	(Pays-Bas) Field test AEBS - traffic measures	G

*Notes:*

- A Endorsed or adopted without amendment.
- B Endorsed or adopted with amendments.
- C Resume consideration on the basis of a document with an official symbol.
- D Kept as reference document/continue consideration.
- E Revised proposal for the next session.
- F Consideration completed or to be superseded.
- G Posted after the session as information for the delegates.
- H Referred to the Working Party on General Safety Provisions.

## Annexe II

### **Rapport au WP.29 et/ou à l'AC.3 sur la liste initiale éventuelle des points à traiter par le Groupe de travail et autres considérations et hypothèses**

Fondé sur le document informel GRVA-01-39 (voir par. 18 du présent rapport)

#### **I. Liste initiale de points à traiter**

- Règlement-cadre sur les véhicules automatisés ou autonomes ;
- Évaluation de la conduite sur piste et en situation réelle ;
- Simulation et évaluation virtuelle ou automatisée ;
- Contrôle longitudinal (régulateur de vitesse actif, freinage préventif) ;
- Demande de reprise en main (interface homme-machine) ;
- Détection de la vigilance du conducteur ;
- Information au conducteur (interface homme-machine) ;
- Conformité des systèmes électroniques (développement de systèmes électroniques complexes) ;
- Dispositions relatives au contrôle technique périodique ;
- Cybersécurité ;
- Mises à jour logicielles (y compris les mises à jour à distance) ;
- Système de stockage de données pour la conduite automatique ;
- Vision nocturne ;
- Alerte de circulation transversale à l'arrière ;
- Surveillance de l'angle mort à l'ouverture des portes ;
- Système de surveillance périmétrique.

#### **II. Autres considérations**

1. Les activités préexistantes du GRRF qui continuent de relever de la responsabilité du Groupe de travail n'ont pas été prises en compte dans les activités ci-dessus. Le Groupe de travail a confirmé être prêt à poursuivre ces activités.
2. Le Groupe de travail a noté que d'autres points avaient été signalés par les Parties contractantes. Ils seraient examinés plus avant à la session suivante du Groupe de travail et pourraient être transmis au WP.29 et à l'AC.3 à leurs sessions de mars 2019, en vue de compléter la liste ci-dessus.
3. La liste ci-dessus ne doit pas être interprétée comme signifiant que ses éléments doivent faire l'objet de mesures réglementaires spécifiques. Chacun d'eux peut être envisagé avec d'autres éléments dans le cadre d'un système.

#### **III. Hypothèse de travail**

4. Le Groupe de travail aura pour ambition d'élaborer, comme l'a proposé la Chine, des dispositions techniques qui pourront être adaptées pour être utilisées dans le cadre des Accords de 1998 et/ou de 1958, sous réserve de la décision du WP.29 et de l'AC.3.

## Annexe III

### **Mandat et Règlement intérieur révisés approuvés du groupe de travail informel sur la fonction de direction à commande automatique**

Fondé sur le document GRVA-01-08-Rev.1 (voir par. 30 du présent rapport)

#### **I. Mandat**

1. Le groupe de travail informel de la fonction de direction à commande automatique (ACSF) examine les prescriptions et limitations associées à l'ACSF telles que définies dans le Règlement ONU n° 79. Il élabore un projet de proposition de règlement sur les progrès de la technologie des systèmes de contrôle et les possibilités en matière de transport offertes par les Conventions de Vienne et de Genève.

2. Le groupe de travail informel examine les questions suivantes :

a) Revoir la limitation de vitesse actuelle (10 km/h) en vue d'autoriser le fonctionnement de l'ACSF pendant les trajets interurbains ;

b) Définir les prescriptions relatives à l'interface homme-machine pour la communication entre le système de direction à commande automatique et le conducteur (par exemple, état du système, dysfonctionnement, commutation) ;

c) Définir les conditions à remplir pour permettre l'évaluation du système de direction à commande automatique lors du contrôle technique périodique ;

d) Examiner les questions en suspens recensées au cours de la quatre-vingt-deuxième session du GRRF (par exemple, la fonction de direction pour situations d'urgence).

Contraintes :

a) Le conducteur doit pouvoir activer et désactiver le système ;

b) Le conducteur doit pouvoir neutraliser le système à tout moment.

3. Le groupe de travail informel se concentre sur les systèmes destinés aux véhicules des catégories N et M.

4. Le groupe de travail informel tient pleinement compte des données et des recherches existantes pour élaborer ses propositions réglementaires. Il tient compte des normes préexistantes (par exemple, les normes ISO, SAE et JSAE) et des réglementations d'autres juridictions pour élaborer ses propositions concernant la fonction de direction à commande automatique.

5. La date d'achèvement de la première étape des travaux du groupe de travail informel pour les catégories les moins complexes de la fonction de direction à commande automatique est fixée à la quatre-vingt-deuxième session du GRRF, en septembre 2016 (voir ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/45, tel que modifié). *Note* : Le correcteur de trajectoire, fonction de direction à commande automatique des catégories A et B<sub>1</sub>, a été adopté par le WP.29 en mars 2017.

6. La date d'achèvement de la deuxième étape des travaux du groupe de travail informel sur la catégorie de fonctions de direction à commande automatique comprenant une fonction de manœuvre unique (correcteurs de trajectoire et fonction de direction pour situations d'urgence) lorsqu'elle est commandée par le conducteur, est fixée à la quatre-vingt-cinquième session du GRRF (session extraordinaire), en décembre 2017.

7. La date d'achèvement des travaux du groupe de travail informel sur la fonction automatisée de maintien dans la voie de circulation sur route est fixée à la deuxième session du Groupe de travail, en janvier 2019.
8. Le groupe de travail informel présentera au Groupe de travail, à sa session de janvier 2019, un projet de nouveau Règlement ONU sur la fonction automatisée de maintien dans la voie de circulation sur route.
9. Le groupe de travail informel établit les principales spécifications techniques relatives à la fonction automatisée de maintien dans la voie de circulation sur route, afin qu'elles puissent être utilisées pour élaborer un nouveau Règlement ONU et/ou un RTM ONU.
10. Le WP.29, l'AC.3 et les Parties contractantes se prononcent sur les propositions de réglementation.

## II. Règlement intérieur

11. Le groupe de travail informel est un sous-groupe du Groupe de travail. Il est ouvert à tous les participants au Groupe de travail.
12. Deux coprésidents et un secrétaire gèrent le groupe de travail informel.
13. La langue officielle du groupe de travail informel est l'anglais.
14. Tous les documents et/ou propositions doivent être soumis au secrétaire du groupe de travail informel dans un format électronique approprié avant la réunion. Le groupe peut refuser de débattre de tout point ou proposition qui n'aura pas été communiqué dix jours ouvrables à l'avance.
15. Un ordre du jour et les documents connexes sont distribués à tous les membres du groupe de travail informel avant toutes les réunions prévues.
16. Les décisions sont prises par consensus. Lorsqu'il n'est pas possible de parvenir à un consensus, l'un des coprésidents du groupe présente les différents points de vue au Groupe de travail. Les coprésidents peuvent demander l'avis du Groupe de travail, s'il y a lieu.
17. Les progrès du groupe de travail informel seront régulièrement rapportés au Groupe de travail, dans la mesure du possible sous la forme d'un document informel, et présentés par les coprésidents ou un de leurs représentants.
18. Tous les documents sont diffusés sous forme numérique. Les documents de réunion doivent être mis à la disposition du secrétaire pour publication sur le site Web du groupe de travail informel.