



## Commission économique pour l'Europe

### Comité des transports intérieurs

#### Forum mondial de la sécurité routière

#### Groupe d'experts chargé d'élaborer un nouvel instrument juridique régissant la circulation

#### Sixième session

Genève, 4 et 5 mai 2023

## Rapport du Groupe d'experts chargé d'élaborer un nouvel instrument juridique régissant la circulation des véhicules automatisés sur sa sixième session

### Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation .....	1–3	2
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour) .....	4	2
III. Adoption du rapport de la cinquième session (point 2 de l'ordre du jour) .....	5–9	2
IV. Activités menées depuis la session de décembre 2022 (point 3 de l'ordre du jour) .....	10–15	3
V. Points à retenir de la session de février 2023 du Comité des transports intérieurs et de la session de mars 2023 du Forum mondial de la sécurité routière (point 4 de l'ordre du jour) .....	16	4
VI. Activités et élaboration d'un plan de travail, sur la base des sessions 2023 du CTI et du WP.1, et prochaines étapes (point 5 de l'ordre du jour) .....	17–47	4
A. Activités d'évaluation .....	17–43	4
B. Recensement des questions à traiter .....	44–45	7
C. Plan de travail et prochaines étapes .....	46–47	7
VII. Rapports (point 6 de l'ordre du jour) .....	48	8
VIII. Questions diverses (point 7 de l'ordre du jour) .....	49–50	8
IX. Prochaine session (point 8 de l'ordre du jour) .....	51	8
X. Adoption de la liste des décisions prises à la sixième session (point 9 de l'ordre du jour) .....	52–53	8
Annexe		
Rapport sur les réalisations du Groupe d'experts chargé d'élaborer un nouvel instrument juridique régissant la circulation des véhicules automatisés depuis sa création .....		9



## I. Participation

1. Le Groupe d'experts chargé d'élaborer un nouvel instrument juridique régissant la circulation des véhicules automatisés (ci-après le Groupe d'experts ou le Groupe) s'est réuni à Genève les 4 et 5 mai 2023.
2. En l'absence de M<sup>me</sup> B. Rudolph (Allemagne), la réunion a été présidée par les Vice-Présidents, à savoir M<sup>me</sup> M. Molina (France) le 4 mai 2023 et M. H. Berg (Suède) le 5 mai 2023. Des experts accrédités des pays suivants ont participé aux travaux du Groupe d'experts, conformément au paragraphe 10 de son mandat (ECE/TRANS/2021/6, annexe III) : Allemagne, Canada, États-Unis d'Amérique, Finlande, France, Grèce, Italie, Japon, Kirghizistan, Luxembourg, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Suède et Suisse.
3. Des experts des organisations non gouvernementales (ONG) et des universités ci-après ont aussi participé, à l'invitation de la Présidente : Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA) et Université de Caroline du Sud. Un expert d'EUROMED a participé, à l'invitation du WP.1. Était également présent un expert de Waymo, invité par l'expert des États-Unis d'Amérique.

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

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.1/GE.3/2023/1/Rev.1

4. La Présidente a rappelé que l'ordre du jour provisoire avait été révisé afin de tenir compte des conseils du Comité des transports intérieurs (CTI) et du WP.1. Le Groupe d'experts a pris note de l'ordre du jour provisoire initial (ECE/TRANS/WP.1/GE.3/2023/1) et a remercié le secrétariat d'avoir établi une version révisée sur la base des conseils récemment apportés par les organes de tutelle. Le Groupe a examiné la nouvelle version et l'a adoptée (ECE/TRANS/WP.1/GE.3/2023/1/Rev.1).

## III. Adoption du rapport de la cinquième session (point 2 de l'ordre du jour)

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.1/GE.3/2022/10

5. L'experte du Canada a fait part de problèmes techniques concernant la transmission du son pour les participants à distance et a proposé des amendements au paragraphe 12 pour rendre compte de la position de son pays.
6. Le Secrétaire a informé le Groupe d'experts que des propositions de clarification soumises par l'experte de l'Italie, Présidente du WP.1, avaient été envoyées à l'équipe dirigeante du Groupe. Il a ajouté que le texte desdites propositions avait été revu par l'équipe et a suggéré au Groupe de l'examiner.
7. L'experte de l'Italie a remercié le secrétariat de présenter les propositions de clarification, portant sur la forme, et a soutenu le texte qui était affiché.
8. Le Groupe d'experts a adopté le rapport avec les modifications suivantes (voir le document ECE/TRANS/WP.1/GE.3/2022/10/Rev.1), tout en notant la possibilité de réexaminer la version française ou russe :

*Paragraphe 12, lire :*

« 12. Rappelant les réserves de son pays quant à l'élaboration du projet de nouvelle convention sur les véhicules automatisés, l'experte du Canada a recommandé au Groupe de coordonner ses activités avec celles des organes compétents, tels que le groupe de travail informel des prescriptions fonctionnelles applicables aux véhicules automatisés et autonomes (groupe FRAV), relevant du Groupe de travail des véhicules automatisés/autonomes et connectés (GRVA), lui-même sous la tutelle du WP.29, afin de veiller à la cohérence terminologique. Elle a également suggéré que tout nouvel instrument juridiquement contraignant dont la nécessité serait reconnue

demeure souple, de façon à pouvoir s'adapter au contexte national des Parties contractantes. ».

*Paragraphe 13, lire :*

« 13. L'experte de l'Italie, Présidente du WP.1, [...] version de base. Toutefois, elle a posé des questions sur l'analyse servant de fondement au travail présenté. ».

*Paragraphe 18, lire :*

« 18. L'experte de l'Italie, Présidente du WP.1, a rappelé le mandat du Groupe d'experts, à savoir l'élaboration d'un projet de nouvel instrument juridique régissant les véhicules automatisés, qui soit valable et pertinent en tant qu'outil d'harmonisation à l'échelle mondiale, et non seulement pour la circulation aux plans national et international. ».

9. Le Groupe d'experts a demandé au secrétariat de publier la version révisée du rapport.

#### **IV. Activités menées depuis la session de décembre 2022 (point 3 de l'ordre du jour)**

*Document(s) :* Exposés n<sup>os</sup> 1 et 2

10. L'experte des Pays-Bas a présenté l'exposé n<sup>o</sup> 2, donnant une vue d'ensemble des activités menées par les volontaires du groupe de rédaction depuis la cinquième session du Groupe d'experts, en décembre 2022. Elle a cité les Parties contractantes et les experts internationaux qui participaient à la rédaction et a souligné leurs compétences, telles que prévues dans le mandat du Groupe. Elle a également décrit le travail de rédaction en cours, ainsi que les efforts accomplis pour prendre en compte les réflexions du Comité des transports intérieurs à sa réunion de février 2023, qui avaient conduit à l'élaboration d'un projet de cadrage destiné à alimenter les débats.

11. L'expert de la Suède a présenté l'exposé n<sup>o</sup> 1 sur la théorie ancrée, méthode inductive qualitative d'élaboration de théories appliquée en vue d'inscrire les résultats des travaux des volontaires du groupe de rédaction dans une perspective scientifique et de démontrer que les volontaires travaillent de manière scientifique. Il a rappelé les deux approches scientifiques générales menant à l'acquisition de connaissances, à savoir la méthode inductive et la méthode déductive, et a expliqué la contribution de la théorie ancrée et des données à la conception de théories fondées sur des modèles reconnus dans les données.

12. Il a ajouté que les données et les propositions au plan national recueillies pour le projet de cadrage ne pourraient être exploitables que partiellement à l'échelon mondial, tout en recommandant de mettre à profit le travail des volontaires du groupe de rédaction dans une phase de vérification (ajout de nouvelles données, modification du cadre d'évaluation actuel, etc.) d'un nouvel instrument juridique et pour d'autres débats, notamment sur les lacunes et le type d'instrument requis.

13. L'experte du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord a fait part de son intérêt pour l'exposé. Elle a ajouté que le regroupement des données recueillies dans des articles aux fins de l'élaboration d'un nouvel instrument juridique serait une option, mais que certaines questions pourraient être traitées dans d'autres instruments, contraignants ou non contraignants. S'agissant des lacunes à combler, elle a dit que le recours à un instrument totalement différent n'était pas exclu.

14. L'experte des États-Unis d'Amérique a fait valoir qu'il serait très judicieux d'utiliser le projet de cadrage des volontaires du groupe informel de rédaction, sans y inclure le projet d'instrument juridique et les documents de base de ce projet, lorsque le groupe commencerait ses travaux sur une évaluation à l'échelle mondiale. Le projet d'instrument juridique ne devrait pas être utilisé pour la validation ni pour le travail à effectuer. Elle a souligné que l'évaluation à l'échelle mondiale devrait être l'objectif des travaux du groupe et que celle-ci était nécessaire comme fondement d'un instrument de portée mondiale.

15. L'expert du Canada a repris les observations de l'experte des États-Unis d'Amérique et ajouté qu'il était important de documenter le processus et la façon dont les décisions étaient

prises, y compris s'agissant de l'analyse des questions de fond, de sorte que les Parties contractantes du WP.1 puissent examiner l'ensemble dans le détail. Il a fait remarquer que les Parties contractantes proposeraient une autre voie pour le point 5 de l'ordre du jour et qu'elles tâcheraient de trouver un terrain d'entente.

## **V. Points à retenir de la session de février 2023 du Comité des transports intérieurs et de la session de mars 2023 du Forum mondial de la sécurité routière (point 4 de l'ordre du jour)**

*Document(s) :* (ECE/TRANS/328, par. 30  
ECE/TRANS/WP.1/183, par. 20 et 21)  
Exposé n° 4

16. Le Secrétaire a présenté l'exposé n° 4, visant à informer le Groupe d'experts des points à retenir de la session de février 2023 du Comité des transports intérieurs et de la session de mars 2023 du Forum mondial de la sécurité routière (WP.1), lesquels avaient donné lieu à des changements dans l'ordre du jour du Groupe. Il a renvoyé les experts aux rapports de session respectifs pour plus de détails (ECE/TRANS/328, par. 30 et ECE/TRANS/WP.1/183, par. 20 et 21).

## **VI. Activités et élaboration d'un plan de travail, sur la base des sessions 2023 du CTI et du WP.1, et prochaines étapes (point 5 de l'ordre du jour)**

### **A. Activités d'évaluation**

*Document(s) :* Documents informels n°s 2 et 4  
Exposés n°s 3, 5 et 6

17. L'experte de la Finlande a présenté, au nom des volontaires du groupe de rédaction, l'exposé n° 3 portant sur l'analyse des lacunes dans les conventions et résolutions adoptées sous les auspices du WP.1, et sur le recensement des questions à traiter. Elle a rappelé le changement de paradigme attendu s'agissant des règles de sécurité routière, à savoir que la responsabilité principale de la conduite, incombant au conducteur, pourrait être revue avec l'arrivée de véhicules automatisés dans la circulation, et a expliqué qu'un examen des règles actuelles pourrait ne pas suffire pour répondre à ce changement. Elle a décrit l'objectif du projet de cadrage et rappelé les résultats de l'enquête d'évaluation des besoins, publiés par le secrétariat du Groupe en décembre 2021 et mars 2022. Elle a souligné les risques liés au manque de clarté s'agissant des rôles, aux demandes de prise en charge, aux facultés, à la sensibilisation aux différents modes et à la protection des données. Elle a présenté le contenu du projet de cadrage et évoqué les prochaines étapes envisageables. Enfin, elle a invité toutes les Parties contractantes à participer aux débats et a mentionné les enquêtes menées en décembre 2021 et mars 2022, et analysées par le Canada et la Suède, comme exemple de collaboration à reproduire pour des tâches futures.

18. L'expert de l'Allemagne s'est félicité de l'exposé et a confirmé que le projet de cadrage était un outil précieux. L'expert de la Pologne a fait valoir que la nécessité d'un nouvel instrument juridique avait été suffisamment démontrée par le projet de cadrage et que le document tenait compte de tous les risques recensés ainsi que des dernières expériences et connaissances pertinentes. Il s'est dit favorable au maintien du projet de cadrage en tant que base pour la poursuite des débats et des travaux du Groupe d'experts.

19. Les experts de la France, de la Grèce, des Pays-Bas, du Portugal, du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et de la Suède ont appuyé les propos de l'expert de la Pologne et souligné que le projet de cadrage serait un outil de discussion très utile. L'expert du Portugal a invité les experts du Canada, des États-Unis d'Amérique et du Japon à contribuer à l'élaboration du document afin que leurs points de vue et leurs besoins soient

pris en compte. L'expert du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord a ajouté que le projet de cadrage comprenait les connaissances acquises dans le cadre des activités menées par le GE.3 jusque-là et qu'il avait été conçu de manière inclusive, à partir des contributions d'experts nationaux et d'experts invités. De plus, bien avant la réunion, le groupe informel de rédaction avait contacté d'autres pays qui n'étaient pas parties prenantes pour les informer des travaux en cours et s'assurer ainsi qu'ils puissent tous comprendre dans quelle mesure le projet comblait les lacunes mises en évidence précédemment.

20. L'expert de l'Université de Caroline du Sud a proposé d'examiner les risques évoqués dans l'exposé n° 3, lesquels pourraient constituer une base permettant de relier entre eux les documents proposés à la discussion.

21. Les experts du Canada et des États-Unis d'Amérique ont accueilli avec intérêt le document informel n° 2 et fait valoir que ce dernier et le document informel n° 4 devraient constituer le point de départ de l'évaluation. Ils ont proposé de faire la synthèse des idées exprimées dans les deux documents en vue de convenir d'une voie commune à suivre et ont insisté sur la nécessité de mener une analyse transparente et documentée.

22. Les experts du Canada, des États-Unis d'Amérique et du Japon ont présenté le document informel n° 4. Ils ont mentionné une série de questions techniques et suggéré des étapes de travail sous la forme d'un plan comportant 11 éléments à résoudre. Les questions portaient sur les risques et obstacles liés à l'utilisation de véhicules automatisés dans la circulation, l'analyse des lacunes dans les conventions et résolutions actuelles du WP.1, l'évaluation des instruments juridiques, et la clarification de la portée et des définitions de l'automatisation des véhicules en vue de l'adoption d'un instrument. Les experts du Canada, des États-Unis d'Amérique et du Japon ont dit préférer que le nouvel instrument juridique ne soit pas une convention, compte tenu de la charge administrative importante qui en découlerait dans leurs pays, mais aussi parce que l'uniformité attendue de l'application du nouvel instrument juridique pouvait être obtenue au moyen d'instruments internationaux non contraignants. Si le Groupe d'experts souhaitait que le nouvel instrument juridique soit une convention, celle-ci devrait faire l'objet d'une consultation démocratique régulière dans chaque pays concerné, ce qui impliquerait un gros travail de justification de la nécessité d'un nouvel instrument juridiquement contraignant sur la base d'éléments concrets. Les experts du Canada, des États-Unis d'Amérique et du Japon ont ainsi fait valoir que les Parties contractantes devraient toutes concentrer leurs efforts sur l'évaluation des risques liés à la conduite automatisée et recenser les lacunes dans les Conventions de 1949 et de 1968 et les résolutions du WP.1.

23. L'expert du Canada a fait observer que d'autres éléments devaient être pris en considération dans le choix du type d'instrument juridique, à savoir les informations disponibles, le rythme des évolutions pouvant nécessiter des mises à jour des instruments, ainsi que la charge administrative que représentent pour les Parties contractantes les amendements à apporter à des types d'instruments différents. Il a ajouté qu'un instrument juridiquement contraignant n'offrirait pas nécessairement la garantie de l'uniformité.

24. L'expert du Japon a souscrit aux arguments du Canada et des États-Unis d'Amérique et a proposé de fixer des règles pour l'élaboration d'un nouvel instrument juridique : a) déterminer si des dispositions contraignantes s'imposent ; b) réduire au minimum les questions à traiter dans un instrument juridiquement contraignant ; et c) convenir d'autres dispositions communes dans un instrument plus souple, tel qu'une résolution.

25. Les experts de la Finlande, de la Grèce, du Portugal, du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et de la Suède ont accueilli favorablement la proposition du Canada, des États-Unis d'Amérique et du Japon, mais ont fait part de leurs préoccupations quant aux ressources nécessaires pour traiter tous les points du plan de travail présenté dans le document informel n° 4. L'expert de la Grèce s'est interrogé sur le nombre de groupes et sous-groupes de travail informels qu'il faudrait constituer.

26. L'expert de l'Université de Caroline du Sud a demandé si le plan de travail proposé permettrait de s'acquitter du mandat confié par le CTI, à savoir l'élaboration d'un nouvel instrument juridique, et s'il était envisagé de mettre en place un sous-groupe de travail pour chaque risque. L'experte des États-Unis d'Amérique a répondu que le mandat du Groupe d'experts avait changé depuis la dernière décision du CTI, en février 2023. Elle a en outre

suggéré de constituer de petits groupes de travail informels, qui tiendraient des réunions informelles entre les réunions formelles, et d'établir un modèle commun pour la production et la présentation des résultats de chaque groupe.

27. L'expert de l'OICA a répondu à la question posée aux professionnels du secteur automobile dans le document informel n° 4 et a proposé une collaboration pour la mise en commun des expériences, au besoin.

28. L'expert de Waymo a informé le Groupe d'experts que son entreprise proposait depuis trois ans des services de transport par véhicule autonome, sans chauffeur, dans diverses régions des États-Unis d'Amérique, et que la situation avait peut-être changé depuis que le WP.1 avait commencé à se pencher sur la question. À titre d'exemple, il a fait remarquer que les questions de responsabilité et d'assurance avaient déjà été traitées dans son pays. À son avis, l'industrie automobile américaine n'avait participé à aucune des réunions du Groupe d'experts jusque-là car elle n'en attendait aucun résultat. L'expert de l'OICA a fait observer que sa déclaration rendait compte de la position d'une entité indépendante, et non du point de vue de l'OICA.

29. L'experte de la Finlande a suggéré de relever le défi des ressources et de la charge de travail en ayant recours à des méthodes de travail innovantes. Elle a ainsi proposé de diviser la tâche en sous-tâches afin d'élaborer de petits documents, et de mener des enquêtes pour recueillir des informations. L'experte de l'Italie a appuyé cette proposition. L'experte des États-Unis d'Amérique a approuvé le principe de l'innovation tout en conseillant la prudence s'agissant des enquêtes, celles-ci étant susceptibles de recueillir des opinions, plutôt que des éléments de preuve scientifiques justifiant les activités du GE.3.

30. En réponse à la question posée par l'expert de l'Université de Caroline du Sud et aux préoccupations exprimées par l'Allemagne concernant le calendrier, l'experte des États-Unis d'Amérique a dit que la perfection n'était pas à l'ordre du jour, mais qu'une évaluation complète s'imposait pour disposer d'un instrument de portée véritablement mondiale qui puisse être accepté à l'échelon national. L'expert du Canada a précisé qu'il ne parlait pas d'attendre que des données et des éléments de preuve parfaitement fiables s'agissant des véhicules automatisés dans la circulation soient disponibles, mais qu'il souhaitait que le Groupe d'experts réunisse suffisamment d'informations pour prendre une décision éclairée quant à la nécessité d'un instrument et pour recenser les types d'instruments pouvant convenir.

31. L'expert du Portugal a appelé l'attention sur les questions de juridiction liées au déploiement de véhicules automatisés dans la circulation internationale et évoqué l'exemple d'un centre de supervision d'une flotte de véhicules automatisés situé à l'étranger, qui pourrait être abordé par le Groupe d'experts. Il a suggéré d'appliquer d'autres méthodes de travail consistant à élaborer des documents plus petits portant sur des questions spécifiques, lesquels pourraient ultérieurement servir de fondement en vue de l'élaboration d'un instrument international.

32. L'expert du Japon a expliqué que son pays n'avait peut-être pas ressenti la même urgence à élaborer un instrument international du fait de sa situation insulaire et ajouté qu'il souhaitait connaître les points de vue des pays européens sur la question. Il a par ailleurs donné des informations sur la réglementation japonaise relative à la conduite automatisée, laquelle avait été élaborée à un rythme soutenu pour faire face à des échéances pressantes en 2022.

33. L'expert d'EUROMED a souligné que parmi les questions les plus importantes à régler figuraient la cybersécurité et les risques d'attentat liées à celle-ci, ainsi que les situations de trafic mixte découlant de la circulation de voitures sans conducteur.

34. L'expert de l'Allemagne a également fourni des informations sur la réglementation de son pays relative aux systèmes de conduite automatisés (ADS) et a souligné l'importance de la question de l'uniformité dans le cadre de l'exploitation des véhicules concernés.

35. L'expert du Canada a fait observer qu'il avait été dit et répété au sein du WP.1 et du GE.3 que les réglementations se multipliaient en Europe, du fait de l'adoption de textes par les Parties contractantes, et que la mosaïque de textes résultante justifiait la nécessité de trouver une solution commune. Il a demandé instamment aux Parties contractantes

européennes de communiquer des exemples concrets de cette préoccupation croissante au sujet d'une solution commune et de proposer des moyens d'aller de l'avant.

36. Le Groupe d'experts a brièvement évoqué le fait que la conduite à distance n'entrait pas dans le cadre des systèmes de conduite automatisés.

37. Le Président a résumé les débats et proposé plusieurs options pour la mise en place de petits groupes chargés de traiter les contributions apportées dans les documents informels n<sup>os</sup> 2 et 4.

38. Le Groupe d'experts a échafaudé un plan de travail, qui figure dans l'exposé n<sup>o</sup> 6. Il a décidé d'organiser une session de travail informelle du GE.3, chargée d'élaborer un modèle, puis de travailler sur des questions fondamentales, ainsi que de constituer deux sous-groupes.

39. Le Groupe a convenu que le modèle commun serait mis à disposition dans un délai d'un mois (c'est-à-dire pour le 5 juin 2023). Les experts des États-Unis d'Amérique et de la France se sont portés volontaires pour organiser (en ligne et en anglais uniquement) et coprésider une réunion informelle du GE.3 en vue d'élaborer le modèle.

40. Le Groupe a attribué aux sous-groupes les points et questions pertinents abordés dans les documents informels n<sup>os</sup> 2 et 4. Il a approuvé les diapositives 2 et 3 de l'exposé n<sup>o</sup> 6, qui définissent les tâches des deux sous-groupes. Enfin, il a convenu que les sous-groupes présenteraient leurs premiers résultats pour examen à sa prochaine session.

41. Les experts des États-Unis d'Amérique et de la Finlande ont accepté provisoirement de coprésider le sous-groupe 1, ce qui doit être confirmé. Les experts du Canada et des Pays-Bas ont accepté provisoirement de coprésider le sous-groupe 2, ce qui doit être confirmé également. Le Groupe a décidé que les sous-groupes pourraient choisir librement leur mode de fonctionnement entre les réunions formelles.

42. Le Groupe s'est renseigné sur les délégations qui assisteraient aux réunions des sous-groupes. Les experts ont convenu de confirmer leur participation aux réunions au plus tard le 5 juin 2023.

43. L'experte des États-Unis d'Amérique a appuyé la suggestion de l'expert du Portugal et a encouragé ce dernier, ainsi que les autres membres du Groupe, à réfléchir à la production de documents courts et ciblés.

## **B. Recensement des questions à traiter**

*Document(s) :* Exposé n<sup>o</sup> 5/Rev.1

44. Le Président a tour à tour invité les experts à donner au Groupe des informations sur les questions que leurs pays avaient recensées dans le cadre de la réglementation des systèmes de conduite automatisés et qui pouvaient s'inscrire dans le mandat du Groupe. Il les a aussi invités à donner des informations sur les problèmes que leurs pays rencontraient actuellement dans le même domaine.

45. Les experts de l'Allemagne, du Canada, des États-Unis d'Amérique, de la Finlande, de la France, de la Grèce, de l'Italie, du Japon, du Luxembourg, des Pays-Bas, de la Pologne, du Portugal, du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et de la Suède ont rendu compte des activités de leur pays et des défis relevés dans le cadre de la réglementation nationale des systèmes de conduite automatisés. Le Groupe d'experts a également suivi un exposé de l'OICA (exposé n<sup>o</sup> 5/Rev.1) et écouté les déclarations des experts d'EUROMED et de l'Université de Caroline du Sud.

## **C. Plan de travail et prochaines étapes**

*Document(s) :* Document informel n<sup>o</sup> 3

46. L'expert de la France a présenté la proposition de l'Allemagne, de la France et de la Suède concernant la révision du programme de travail du Groupe d'experts afin de tenir compte de l'alinéa a) de la décision n<sup>o</sup> 23 adoptée par le Comité des transports intérieurs à sa

quatre-vingt-cinquième session (ECE/TRANS/328, par. 30). Les modifications proposées visaient à actualiser les échéances et la mission, ainsi qu'à tenir compte de la prolongation du mandat jusqu'en décembre 2024 et des sous-alinéas i) et ii) de l'alinéa a) de la décision n° 23.

47. Le Groupe d'experts a décidé de mettre l'alinéa c) entre crochets et a prié le secrétariat de faire distribuer le document sous une cote officielle, aux fins d'examen à la prochaine session.

## **VII. Rapports (point 6 de l'ordre du jour)**

48. Les experts ont rappelé l'objet de l'annexe du document ECE/TRANS/WP.1/GE.3/2022/10 et sont convenus de la joindre également au présent rapport. Le Groupe d'experts a prié les deux Vice-Présidents de soumettre le présent rapport au Forum mondial de la sécurité routière pour examen à sa session de septembre 2023 (voir l'annexe du présent rapport).

## **VIII. Questions diverses (point 7 de l'ordre du jour)**

49. Le Groupe d'experts a convenu des activités à mener dans le cadre de réunions informelles jusqu'à la session suivante, programmée en novembre 2023 (voir le point 5 a) de l'ordre du jour).

50. Le Groupe d'experts a examiné l'article 12 de son mandat et estimé que les règles de participation du GE.3 pourraient être revues afin d'encourager la participation de parties prenantes supplémentaires.

## **IX. Prochaine session (point 8 de l'ordre du jour)**

51. Le Secrétaire a informé le Groupe d'experts qu'à la demande de la Présidente du WP.1 à sa quatre-vingt-sixième session (voir le rapport ECE/TRANS/WP.1/183, par. 21), la septième session du GE.3 avait été prolongée. Cette session doit se tenir les 30 novembre et 1<sup>er</sup> décembre 2023.

## **X. Adoption de la liste des décisions prises à la sixième session (point 9 de l'ordre du jour)**

*Document(s) :*       Projet de rapport

52. Le Secrétaire a présenté le projet de rapport de la sixième session.

53. Le Groupe d'experts a examiné le document et l'a adopté.

## Annexe

### **Rapport sur les réalisations du Groupe d'experts chargé d'élaborer un nouvel instrument juridique régissant la circulation des véhicules automatisés depuis sa création**

Le texte ci-après présente les réalisations du Groupe d'experts chargé d'élaborer un nouvel instrument juridique régissant la circulation des véhicules automatisés depuis sa création. Il rend compte des résultats des six sessions officielles et des quatre sessions informelles qui ont eu lieu jusqu'à la fin du mois de septembre 2022.

1. Au cours de sa première session, qui a eu lieu le 1<sup>er</sup> septembre 2021, le Groupe d'experts a élu son Bureau et a élaboré le programme de travail de la période pour laquelle il avait été établi. Le Groupe a convenu de poursuivre l'élaboration du programme de travail durant une réunion informelle qui serait organisée par la France, et de l'examiner à sa session suivante.
2. À sa quatre-vingt-troisième session, en septembre 2021, le WP.1 a pris acte du travail accompli au cours de la session inaugurale du Groupe d'experts et a souligné qu'il était nécessaire d'axer les débats et les résultats du Groupe sur son mandat (conformément à l'annexe III du document ECE/TRANS/2021/6).
3. À sa deuxième session, qui s'est tenue en décembre 2021, le Groupe d'experts a adopté son programme de travail, définissant clairement ses objectifs et ses activités et établissant un calendrier pour leur mise en œuvre. Afin d'accélérer les travaux, le Groupe a convenu d'organiser deux sessions informelles avant la tenue de la session officielle suivante, qui était prévue en mai 2022.
4. Les activités susmentionnées du Groupe d'experts visaient à renforcer la pertinence du futur instrument juridique, dont la rédaction, conformément au mandat du Groupe (tel que défini à l'annexe III du document ECE/TRANS/2021/6), constituait le principal résultat attendu du Groupe.
5. La Présidente du Groupe d'experts a fait rapport au WP.1 à sa quatre-vingt-quatrième session, en mars 2022. La Présidente du WP.1 a quant à elle souligné que, pour établir un projet de structure du nouvel instrument, il convenait de s'appuyer sans délai sur les travaux d'examen des questions de sécurité qui étaient menés.
6. À sa troisième session officielle, le 16 mai 2022, le Groupe d'experts a reçu un compte rendu analytique des réunions informelles organisées par le Canada et la Suède, qui avaient eu lieu en janvier et mars 2022. L'expert du Canada a expliqué que le Groupe avait procédé à un échange de vues informel sur les problèmes de sécurité routière qui pourraient être traités par un nouvel instrument juridique, sur la base des résultats du deuxième questionnaire diffusé par le secrétariat après la deuxième session officielle. Il a expliqué en outre que le Canada et la Suède proposaient d'élaborer une liste des principaux risques en matière de sécurité routière, ainsi qu'une série de brefs documents de cadrage sur chacun de ces risques.
7. Le Groupe d'experts a pris note de l'intérêt des échanges de vues sur les risques pour la sécurité routière et a demandé au secrétariat de fournir des informations sur les activités d'autres groupes de travail et groupes pertinents concernant les véhicules automatisés.
8. L'experte de la France a présenté un exposé pour appuyer son point de vue selon lequel le nouvel instrument juridique devait être une convention. Elle a déclaré qu'une nouvelle convention serait l'instrument juridique le mieux adapté pour compléter les Conventions de 1949 et 1968 sur la circulation routière, car elle présenterait l'avantage d'une conformité à haut niveau et d'une mise en œuvre uniforme des règles. Elle a proposé d'organiser une réunion informelle avant la quatrième session du Groupe d'experts. L'experte des États-Unis d'Amérique a déclaré que le Groupe devrait axer ses débats sur le contenu du nouvel instrument juridique plutôt que sur son type. L'experte de l'Italie, Présidente du WP.1, a rappelé que le principal résultat attendu du Groupe d'experts, tel que mandaté par le Comité des transports intérieurs (ECE/TRANS/2021/6, annexe III, par. 4), était un nouvel instrument juridique, censé compléter les Conventions de 1949 et de 1968 et

visant spécifiquement à assurer la sécurité de la circulation routière, y compris celle des usagers vulnérables. Elle a souligné qu'en raison de ce mandat, le nouvel instrument juridique ne pouvait pas être un amendement aux conventions existantes. L'expert de l'Australie a suggéré de travailler en parallèle sur l'analyse des conventions existantes afin d'élaborer les modifications nécessaires, ainsi que sur la définition et l'évaluation des risques de sécurité liés aux véhicules automatisés afin d'élaborer un instrument juridique qui soit à l'épreuve du temps.

9. Le Groupe d'experts avait invité trois experts, à savoir un représentant des entreprises, un représentant d'une ONG spécialisée dans la sécurité routière et un représentant du monde universitaire, qui avaient chacun été priés d'établir un document énonçant des considérations pertinentes pour le Groupe.

10. L'expert de l'OICA a présenté les défis pour le secteur que représentait l'introduction des systèmes de conduite automatisés dans la circulation. Il a expliqué le changement de paradigme à l'œuvre par le fait que les fabricants de ces produits avaient l'obligation de traduire les règles de conduite prévues pour les conducteurs humains en algorithmes techniques. Il a proposé au Groupe de se concentrer sur l'harmonisation des règles de circulation et sur le recensement des obligations applicables aux humains qui n'étaient pas transférables à une machine.

11. L'expert du monde universitaire (Université de Caroline du Sud) a présenté ses premières réflexions sur « les problèmes de sécurité routière posés par la circulation de véhicules automatisés qu'un instrument juridique international pourrait traiter de manière adéquate », expliquant qu'il s'était concentré sur les instruments possibles, qu'ils soient contraignants ou non, au niveau national comme international.

12. L'expert du Conseil européen de la sécurité des transports a présenté les éléments à prendre en compte à l'échelle de la CEE, à savoir l'absence de points communs s'agissant de l'interface homme-machine, la confusion entre les modes de conduite, la confiance excessive ou la dépendance excessive et la surveillance des conducteurs. Il a appelé de ses vœux la mise en place d'un système de contrôle et d'enquête efficace. L'expert de l'Autriche était d'avis que bon nombre des problèmes énumérés devaient plutôt être traités sur le plan technique, et donc par le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) et ses sous-groupes.

13. Le Groupe d'experts a conclu que toute délégation pouvait à tout moment établir des documents de travail pour ses futures sessions, en vue de contribuer au point a) de son programme de travail (conformément au document ECE/TRANS/WP.1/GE.3/2022/3) et, en parallèle, commencer à définir le squelette du nouvel instrument juridique, y compris ses principaux aspects, en vue d'élaborer le point b) du programme.

14. La quatrième session du Groupe d'experts (une réunion supplémentaire tenue grâce à la CEE et à l'ONUG) a eu lieu les 1<sup>er</sup> et 2 septembre 2022. Au cours de cette session de deux jours, le Groupe a examiné la contribution établie par la France pour la réunion informelle qui avait eu lieu en juillet 2022. Cette contribution passait en revue, article par article, le contenu des Conventions de 1949 et 1968 relatives à la circulation routière et comportait des suggestions pour chacun des articles qui pourraient être abordés par une nouvelle convention.

15. Le secrétariat a informé le Groupe d'experts des activités d'autres groupes de travail et groupes pertinents des Nations Unies concernant les véhicules autonomes, et a fourni des informations sur le contexte historique des Conventions relatives à la circulation routière et à la sécurité routière, et sur les types d'instruments juridiques relevant des Nations Unies. Le Groupe d'experts a remercié le secrétariat pour ses exposés. Celui qui portait sur les activités des autres groupes de travail était utile pour déterminer les aspects techniques qui étaient déjà traités par le GRVA, un des sous-groupes du WP.29, et qui pourraient présenter un intérêt pour le Groupe d'experts. L'exposé sur l'histoire des Conventions antérieures était utile pour définir la marche à suivre ainsi que la quantité de travail et de documents nécessaires pour rédiger une nouvelle convention, et l'exposé donnant un aperçu des instruments juridiques relevant des Nations Unies complétait l'exposé présenté par la France à la troisième session du Groupe d'experts, en mai 2022.

16. Le Groupe d'experts a délibéré, sur la base de la contribution établie et présentée par l'experte de la France, qui comprenait un résumé des observations reçues par la France à la suite de son exposé présenté à la réunion informelle du Groupe tenue en juillet 2022. Ainsi, le Groupe a décidé de procéder comme suit :

a) Commencer à rédiger le texte (sous forme de courts avant-projets) d'un nouvel instrument juridique dans le style d'une nouvelle convention qui compléterait les Conventions de 1949 et 1968 relatives à la circulation routière ;

b) Garder un cadre assez large dans un premier temps, en incluant des définitions et des systèmes qui pourraient finalement ne pas faire partie de la nouvelle convention. Il a été convenu que le cadre serait ajusté au fil du temps, selon l'avancement de la rédaction, les progrès techniques et l'évolution des connaissances.

17. Afin de progresser dans cette voie, le Groupe d'experts a décidé d'adopter un autre mode de fonctionnement pour les activités menées entre les sessions et de ne pas tenir de réunions informelles organisées par une délégation d'experts. Au lieu de cela, plusieurs experts du Groupe se sont portés volontaires pour se réunir et commencer à rédiger un texte qui pourrait être inclus dans un avant-projet de nouvelle convention.

18. Une série de quatre réunions virtuelles devait se tenir entre la quatrième session du Groupe d'experts, en septembre 2022, et sa cinquième session, en décembre 2022.

19. La Présidente du Groupe d'experts et le secrétariat ont fait rapport au WP.1 à sa quatre-vingt-cinquième session, en septembre 2022. La Présidente a informé le WP.1 des modalités susmentionnées concernant les travaux entre les sessions, qui avaient été choisies afin de commencer à établir un avant-projet dans le style d'une convention en vue de la création d'un nouvel instrument juridique régissant la circulation des véhicules automatisés. Elle a expliqué que ces activités avaient été appuyées par des volontaires de plusieurs pays, tandis que trois pays avaient encore exprimé des préoccupations et des réserves concernant la rédaction, estimant nécessaire de mener des activités préliminaires avant d'entamer celle-ci. Le WP.1 a noté que le Groupe d'experts avait l'intention, à sa session de décembre 2022, de commencer l'examen initial du premier avant-projet de texte rédigé par les experts volontaires. Il a accepté la demande du Groupe de prolonger son mandat de deux années supplémentaires.

20. À sa cinquième session, le Groupe d'experts a assisté à la présentation du projet zéro (document informel n° 1, GE.3-05-01), un document établi au cours de sept réunions informelles et soumis par les expertes de la Finlande et des Pays-Bas au nom des volontaires du groupe de rédaction.

21. Le Groupe d'experts a également pris note de la proposition d'effectuer des évaluations complémentaires en vue de la rédaction d'un texte juridique, qui avait été formulée par le Canada, les États-Unis d'Amérique et la Suède à la session de septembre 2022 du WP.1. Le Groupe a ainsi pris note du document informel n° 2 (GE.3-05-02), établi par l'expert du Royaume-Uni en consultation avec les volontaires du groupe de rédaction, traitant de la nécessité de procéder à des évaluations complémentaires.

22. Le Groupe d'experts a réélu M<sup>me</sup> Rudolph (Allemagne) à la présidence du GE.3 pour ses sessions de 2023 et 2024. Le Groupe a également réélu M<sup>me</sup> Molina (France) et élu M. Berg (Suède) Vice-Présidents pour ses sessions de 2023 et 2024.

23. Le Groupe d'experts a approuvé le document ECE/TRANS/WP.1/GE.3/2022/11 tel que modifié et a demandé à la Présidente du WP.1 de le soumettre au Comité des transports intérieurs à sa session de 2023.

24. À sa sixième session, les 4 et 5 mai 2023, le Groupe a pris connaissance et acte de la décision prise par le Comité des transports intérieurs à sa session de février 2023 (ECE/TRANS/328, par. 30), concernant l'approbation de la prolongation du mandat du Groupe d'experts chargé d'élaborer un nouvel instrument juridique régissant la circulation des véhicules automatisés jusqu'en décembre 2024, celui-ci s'employant en premier lieu à :

- i) évaluer collectivement toute lacune dans les conventions et résolutions relevant du WP.1 ;
- et ii) recenser les questions qui doivent être traitées.

25. Conformément à cette décision, le Groupe a convenu à sa sixième session d'organiser ses travaux de manière à entreprendre l'évaluation collective des lacunes éventuelles des conventions et résolutions sous les auspices du WP.1, et à recenser les questions à traiter. Dans cette optique, et après examen des documents informels élaborés par les experts de l'Allemagne, du Canada, des États-Unis d'Amérique, de la Finlande, de la Grèce, du Japon, du Luxembourg, des Pays-Bas, de la Pologne, du Portugal, du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et de la Suède, le Groupe a décidé de créer deux groupes distincts :

a) Un groupe (groupe 1) chargé de rechercher les lacunes liées à la sécurité du déploiement et de l'utilisation des véhicules automatisés dans la circulation routière, ainsi que les lacunes liées aux entités responsables de la conduite automatisée ;

b) Un second groupe (groupe 2) chargé de rechercher les lacunes liées aux véhicules automatisés avec conducteur, ainsi que les lacunes liées aux véhicules automatisés sans conducteur ;

c) Afin de soutenir et d'orienter ces deux groupes, le Groupe d'experts a décidé de tenir une session informelle dans un délai d'un mois, qui serait consacrée à l'élaboration d'un modèle visant à assurer la cohérence des activités des deux groupes. (Les autres activités du GE.3 sont mentionnées dans l'exposé n° 6 de la sixième session.)

26. Les résultats des travaux réalisés par les deux groupes seraient examinés au cours de la septième session.

27. À sa sixième session, les 4 et 5 mai 2023, le Groupe a examiné le présent rapport sur ses réalisations en date et a prié le secrétariat de le soumettre au WP.1, l'organe de tutelle du Groupe.

---