


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 des véhicules automatisés
Cinquième session

Genève, 12 décembre 2022

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

Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation	1–4	2
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)	5	2
III. Points à retenir de la session de septembre 2022 du WP. 1 (point 2 de l'ordre du jour)	6	2
IV. Activités de fond (point 3 de l'ordre du jour)	7–23	2
V. État d'avancement et prochaines étapes (point 4 de l'ordre du jour)	24–25	5
VI. Élection des membres du Bureau (point 5 de l'ordre du jour)	26–28	5
VII. Questions diverses (point 6 de l'ordre du jour)	29–30	6
VIII. Adoption de la liste des décisions (point 7 de l'ordre du jour)	31–32	6
IX. Adoption du rapport de la quatrième session (point 8 de l'ordre du jour)	33	6
X. Prochaine session (point 9 de l'ordre du jour)	34–35	6
 Annexe		
I. Rapport sur les réalisations du Groupe d'experts chargé d'élaborer un nouvel instrument juridique régissant la circulation des véhicules automatisés depuis sa création		7



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) s'est réuni à Genève le 12 décembre 2022.
2. La réunion, qui était présidée par la Vice-Présidente, M^{me} Molina (France), s'est déroulée selon des modalités hybrides.
3. Conformément au paragraphe 10 du mandat du Groupe d'experts (ECE/TRANS/2021/6, annexe III), des experts accrédités des pays suivants ont participé aux travaux de la session : Albanie, Allemagne, Australie, Autriche, Belgique, Brésil, Cambodge, Canada, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Inde, Italie, Japon, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse et Türkiye.
4. À l'invitation de la Présidente, des experts des organisations non gouvernementales (ONG) et universités suivantes y ont aussi participé : Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA) et Université de Caroline du Sud.

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

Document(s) : ECE/TRANS/WP.1/GE.3/2022/9

5. Le Groupe d'experts a examiné l'ordre du jour provisoire établi pour la session (ECE/TRANS/WP.1/GE.3/2022/9) et l'a adopté.

III. Points à retenir de la session de septembre 2022 du WP. 1 (point 2 de l'ordre du jour)

6. Le Secrétaire a informé le Groupe d'experts des points à retenir de la session de septembre 2022 du Forum mondial de la sécurité routière (WP.1) présentant un intérêt pour le Groupe. Il a indiqué que la Présidente du Groupe d'experts avait fourni des informations sur les progrès réalisés par le Groupe au cours des sessions de mai et septembre 2022, sur les activités menées entre les sessions officielles et sur les initiatives prises par le Canada, la France et la Suède pour organiser les réunions informelles. Il a également indiqué que la Présidente avait fait savoir au WP.1 que la Suède, le Canada et les États-Unis d'Amérique avaient préféré continuer à élaborer des documents de cadrage, mais que la décision du Groupe était de commencer à rédiger un premier projet sous la forme d'une convention en vue de créer un nouvel instrument juridique régissant la circulation des véhicules automatisés. Il a indiqué au Groupe d'experts qu'au cours de cette session du WP.1, le Canada et les États-Unis d'Amérique avaient soulevé une série de questions concernant notamment les éléments qui seraient traités par la nouvelle convention et la manière dont le Groupe avait déterminé qu'une convention était l'instrument juridique approprié. Il a indiqué que le WP.1 avait accepté la demande du Groupe d'experts de prolonger son mandat de deux années supplémentaires. Il a renvoyé au rapport de la session (document ECE/TRANS/WP.1/181, par. 21-23) pour de plus amples détails. Le Groupe d'experts a pris note du rapport du secrétariat.

IV. Activités de fond (point 3 de l'ordre du jour)

Document(s) : Documents informels n^{os} 1 et 2
Exposé n^o 1

7. Les expertes de la Finlande et des Pays-Bas, au nom des volontaires du groupe de rédaction, ont présenté le « squelette de la version "zéro" du nouvel instrument juridique (convention) » (document informel n^o 1, GE.3-05-01), en s'appuyant sur l'exposé n^o 1. L'experte des Pays-Bas a indiqué que les volontaires du groupe de rédaction avaient organisé

sept réunions, entre les sessions officielles de septembre et décembre 2022, au cours desquelles ce squelette de version « zéro » avait été rédigé. Elle a fait savoir au Groupe d'experts que le projet comprenait une proposition de structure de la convention, qui était comparable à celle des Conventions de Genève et de Vienne, ainsi que des propositions de chapitres et d'articles. Elle a ensuite expliqué que ces articles énonçaient des dispositions relatives aux différents rôles et responsabilités que devaient assumer les utilisateurs de systèmes de conduite automatisés, et que la Convention ne porterait pas sur les systèmes actifs d'aide à la conduite mais uniquement sur les systèmes de conduite automatisés, sans faire de distinction entre les niveaux d'automatisation. Elle a déclaré que ces points nécessitaient d'être précisés et que le groupe était ouvert aux contributions et suggestions.

8. L'experte de la Finlande a poursuivi la présentation du squelette de version « zéro » en détaillant le contenu des chapitres du projet de convention établi par les volontaires du groupe de rédaction (document informel n° 1). Elle a précisé que ces chapitres visaient à recenser les différents acteurs ainsi que leurs obligations et responsabilités en matière de systèmes de conduite automatisés. Elle a fait savoir au Groupe d'experts que le projet de chapitre I comprenait des dispositions générales ; les dispositions fonctionnelles générales relatives aux systèmes de conduite automatisés étaient énoncées au chapitre II ; les dispositions fonctionnelles supplémentaires relatives aux systèmes de conduite automatisés qui émettaient des demandes de transition étaient examinées dans le chapitre III ; les rôles et responsabilités de l'être humain à bord du véhicule dans diverses situations étaient définis au chapitre IV ; les questions de responsabilité et d'obligation de résultats, dans les situations où le système de conduite automatisé était activé, étaient abordées dans le chapitre V, intitulé « Obligations fonctionnelles des entités chargées d'assurer la sécurité du comportement du véhicule automatisé lorsque le système de conduite automatisé est activé » ; le chapitre VI, intitulé « Dispositions supplémentaires relatives à la commande à distance, concernant les services automatisés de transport de passagers et de marchandises », visait à préciser le terme « commande à distance », la définition du prestataire de services ou de l'être humain agissant au nom d'un prestataire de services et leurs rôles et responsabilités, ainsi que les cas dans lesquels aucun être humain responsable ne se trouvait à bord du véhicule ; le chapitre VII, intitulé « Autres dispositions », était réservé à diverses questions ; et le chapitre VIII était intitulé « Dispositions finales ».

9. L'expert de l'Allemagne a exprimé son appui au groupe de volontaires. Il a souligné la nécessité d'un instrument international juridiquement contraignant, car seul un paysage juridique harmonisé au niveau international pouvait permettre la mise en circulation des véhicules automatisés en toute sécurité dans le monde entier et garantir la sécurité de leur comportement routier. Exprimant son point de vue sur le squelette de version « zéro », il a proposé d'utiliser les définitions existantes et de fonder les travaux sur les dispositions techniques du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) et de ses sous-groupes afin d'assurer la cohérence en matière de conduite automatisée. Il a déclaré que, dans un but de clarté, il était primordial de définir avec précision le champ d'application de la convention et de s'assurer que celle-ci ne traiterait que de questions relevant du mandat du WP.1. Il a suggéré que la convention ne comprenne que les chapitres pertinents pour les véhicules du niveau 3 et des niveaux supérieurs et a souligné que, si ce champ d'application était retenu, seul le niveau 3 comporterait un conducteur humain de repli. Il a proposé de continuer à examiner la situation en ce qui concernait les signaux audibles et visibles. Il a conclu en précisant que les aspects liés au traitement des données ne relevaient ni du Groupe d'experts ni du WP.1.

10. L'expert de la Suède a souligné qu'il était important de se concentrer sur les difficultés et les aspects généraux que la convention devait aborder et résoudre, que ce soit pour assurer la sécurité du trafic international ou pour améliorer la sécurité des usagers de la route vulnérables. Il s'est dit d'accord avec l'expert de l'Allemagne sur la nécessité de trouver un équilibre entre les mandats du WP.1 et du WP.29 et sur le fait que la future convention ne devrait pas entraver les progrès techniques.

11. L'expert du Royaume-Uni a appuyé les déclarations de l'Allemagne et de la Suède en ce qui concernait les activités des volontaires du groupe de rédaction et la poursuite de leurs travaux ainsi que la nécessité de garder à l'esprit le mandat du WP.1.

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 d'experts 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.

13. L'experte de l'Italie, Présidente du WP.1, a félicité les volontaires du groupe de rédaction pour leurs efforts et pour les résultats obtenus en un bref laps de temps. Elle a posé des questions sur la base et la vision du squelette de version « zéro », en particulier sur l'analyse servant de fondement au travail présenté.

14. Les expertes de la Finlande et des Pays-Bas, coordonnatrices du groupe de rédaction, ont répondu que les travaux du groupe étaient fondés sur le principe selon lequel le nouvel instrument juridique devait compléter les conventions relatives aux règles de circulation. Elles ont expliqué que le rôle de l'humain changeait dans le contexte des systèmes de conduite automatisés et que, par conséquent, le Groupe d'experts devait recenser et définir dans la nouvelle convention tous les acteurs impliqués ainsi que leurs rôles et responsabilités, en tenant compte également du travail déjà accompli sur la question.

15. Le Secrétaire a demandé à la Présidente du WP.1 des conseils sur la manière de traiter le document informel n° 1 et s'il convenait de le soumettre au WP.1 à sa session de mars 2023. L'experte de l'Italie, Présidente du WP.1, a déclaré que cela serait prématuré et n'ajouterait rien à l'excellent travail réalisé par le GE.3. Elle a recommandé au Groupe d'experts de poursuivre les travaux et, le cas échéant, de faire part de certains aspects ou doutes au WP.1 à sa session suivante.

16. L'expert du Royaume-Uni a présenté le document informel n° 2 (GE.3-05-02), établi en consultation avec les volontaires du groupe de rédaction et visant à répondre aux questions soulevées par les États-Unis d'Amérique, soutenus par le Canada, lors de la réunion de septembre 2022 du WP.1.

17. Les experts de la Finlande, de l'Allemagne et de la Suède ont appuyé le document.

18. L'experte de l'Italie, Présidente du WP.1, a rappelé que le mandat du Groupe d'experts était d'établir un projet de nouvel instrument juridique régissant la circulation des véhicules automatisés qui soit valable et utile en tant qu'outil d'harmonisation à l'échelle mondiale, et pas seulement aux plans national et international.

19. L'expert du Royaume-Uni a déclaré que la convention ne devait pas viser à harmoniser intégralement les règles de circulation routière, car les instruments existants offraient également une certaine souplesse en fonction des circonstances nationales. Il a déclaré que le nouvel instrument juridique devrait plutôt énoncer des principes généraux communs concernant la fonctionnalité des véhicules automatisés ainsi que les règles et responsabilités concernant leur utilisation, et pourrait exiger que ses Parties contractantes fournissent un accès aisé à leurs règles de circulation routière.

20. L'experte du Canada a salué le document et a déclaré qu'il répondait aux questions soulevées jusqu'à présent. Elle a remercié l'expert du Royaume-Uni pour sa précision concernant l'harmonisation et a déclaré que des règles uniformes pouvaient s'avérer inapplicables, en fonction des circonstances nationales selon les régions et les autorités juridictionnelles.

21. Les expertes du Canada et de l'Italie ont suggéré que la piste parallèle selon laquelle le Groupe d'experts effectuerait des évaluations complémentaires, tel que proposé par le Canada, la Suède et les États-Unis à la session de septembre 2022 du WP.1, soit considérée comme une question toujours en suspens.

22. Le Groupe d'experts a pris note de la proposition de procéder à des évaluations complémentaires en vue de rédiger un texte juridique ainsi que du document informel n° 2, portant sur la nécessité de procéder aux dites évaluations complémentaires.

23. Le Secrétaire a fait savoir au Groupe d'experts que l'expert de la Pologne avait soumis un document pour information, intitulé « D6.8 – Policy Recommendations to Facilitate the Adoption of CAD Vehicles in Europe » (Recommandations visant à faciliter l'adoption des véhicules à conduite automatisée connectée en Europe), qui était disponible sur le site Web de la CEE consacré à la session faisant l'objet du présent rapport.

V. État d'avancement et prochaines étapes (point 4 de l'ordre du jour)

Document(s) : (ECE/EX/2/Rev.1, ECE/TRANS/WP.1/GE.3/2022/3)
ECE/TRANS/WP.1/GE.3/2022/11

24. Le Secrétaire a présenté le rapport sur les réalisations du Groupe d'experts depuis sa création (ECE/TRANS/WP.1/GE.3/2022/11), y compris les activités menées entre les sessions, et a souligné que le paragraphe 20 devait être rédigé au cours de la session. Il a expliqué que ce rapport était requis conformément aux directives (ECE/EX/2/Rev.1) et au programme de travail (ECE/TRANS/WP.1/GE.3/2022/3) et qu'il pourrait être utilisé pour alimenter le débat sur l'extension du mandat lors de la réunion du Comité des transports intérieurs prévue en mars 2023.

25. Le Groupe d'experts a rédigé le paragraphe 20 du document ECE/TRANS/WP.1/GE.3/2022/11, a approuvé celui-ci tel que modifié (reproduit à l'annexe I) et a demandé à la Présidente du WP.1 de le soumettre au Comité à sa session de 2023.

VI. Élection des membres du Bureau (point 5 de l'ordre du jour)

Document(s) : (ECE/EX/2/Rev.1 et TRANS/WP.1/100/Add.1)

26. Le Groupe d'experts a élu par acclamation M^{me} Rudolph (Allemagne) Présidente.

27. En l'absence d'accord sur les postes de vice-président(e)s pour 2023 et 2024, le Groupe d'experts a procédé à l'élection parmi les trois candidats désignés, M^{me} Molina (France), M. Berg (Suède) et M. Lugovenko (Fédération de Russie). Conformément au chapitre II des directives du Comité exécutif, à l'article 12 du chapitre V, à l'article 25 du chapitre VII et aux articles 27 à 29 du chapitre VIII du Règlement intérieur du WP.1 (ECE/TRANS/WP.1/100/Add.1), à l'article 25 du Règlement intérieur du Comité des transports intérieurs ainsi qu'à l'article 38 du Règlement intérieur de la CEE (E/ECE/778/Rev.5), il a été procédé à un vote au scrutin secret, comme suit :

Bulletins déposés : 21

Bulletins nuls : 0

Bulletins valables : 21

Abstentions : 0

Nombre de participants (États membres) présents et votants : 21

Majorité requise : 19

Nombre de voix recueillies :

M^{me} Molina (France) : 20

M. Berg (Suède) : 20

M. Lugovenko (Fédération de Russie) : 1

28. Ayant obtenu la majorité requise et le plus grand nombre de voix, M^{me} Molina (France) a été réélue Vice-Présidente et M. Berg (Suède) a été élu Vice-Président pour les années 2023 et 2024.

VII. Questions diverses (point 6 de l'ordre du jour)

29. Le Groupe d'experts a convenu que les volontaires du groupe de rédaction pouvaient poursuivre leurs travaux et a invité les délégations à se joindre à eux pour continuer l'élaboration de l'avant-projet.

30. Le Groupe d'experts a invité les experts qui souhaitaient travailler sur le point du programme de travail portant sur les évaluations à poursuivre leurs activités.

VIII. Adoption de la liste des décisions (point 7 de l'ordre du jour)

Document(s) : Décisions relevant de la procédure d'approbation tacite

31. Le Secrétaire a présenté succinctement le projet de liste de décisions concernant les points 1 à 6 de l'ordre du jour, sur la base des notes prises pendant la session.

32. Le Groupe d'experts a approuvé ce document après l'avoir examiné. Il a débattu des points 8 et 9 de l'ordre du jour, comme suit.

IX. Adoption du rapport de la quatrième session (point 8 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/WP.1/GE.3/2022/5

33. La Présidente a consulté le Groupe d'experts sur l'adoption du rapport de la quatrième session. Le Groupe a adopté le rapport, en notant la possibilité de revenir sur la version française ou sur la version russe, si nécessaire.

X. Prochaine session (point 9 de l'ordre du jour)

34. Le Secrétaire a indiqué au Groupe d'experts que sa session suivante était prévue les 4 et 5 mai 2023.

35. Il a indiqué au Groupe que sa septième session était prévue le 30 novembre 2023.

Annexe I

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 porte sur les résultats des travaux des cinq sessions officielles et des quatre sessions informelles qui se sont tenues entre la création du Groupe et la fin du mois de septembre 2022.

1. À sa première session, qui s'est tenue le 1^{er} septembre 2021, le Groupe d'experts chargé d'élaborer un nouvel instrument juridique régissant la circulation des véhicules automatisés (GE.3) a élu les membres de son Bureau et a élaboré son programme de travail pour la période pour laquelle il a été établi. Il est convenu de poursuivre l'élaboration de son programme de travail dans le cadre d'une réunion informelle, organisée par la France, et d'examiner le programme de travail à sa session suivante.
2. À sa quatre-vingt-troisième session, tenue en septembre 2021, le Forum mondial de la sécurité routière (WP.1) a pris acte des travaux accomplis à la session inaugurale du Groupe d'experts et a souligné la nécessité d'axer les débats et les résultats du Groupe sur son mandat (conformément à l'annexe III du document ECE/TRANS/2021/6).
3. Au cours de sa deuxième session, qui s'est tenue en décembre 2021, le Groupe d'experts a adopté son programme de travail, dans lequel il a clairement défini ses objectifs et ses activités et établi un calendrier pour leur mise en œuvre. Afin d'accélérer ses travaux, il est convenu d'organiser deux sessions informelles avant sa session officielle suivante, tenue en mai 2022.
4. Les activités susmentionnées du Groupe d'experts visaient à s'assurer que le futur instrument juridique soit le plus pertinent possible, la rédaction de celui-ci étant le principal résultat attendu des travaux du Groupe, conformément à son mandat (voir l'annexe III du document ECE/TRANS/2021/6).
5. La Présidente du Groupe d'experts a rendu compte des activités du Groupe au WP.1 à sa quatre-vingt-quatrième session, tenue en mars 2022. La Présidente du WP.1 a souligné qu'il convenait dans le même temps de s'appuyer sur les travaux relatifs à l'évaluation des questions de sécurité menés actuellement pour établir un projet de structure du nouvel instrument.
6. À sa troisième session officielle, tenue le 16 mai 2022, le Groupe d'experts a pris connaissance d'un rapport succinct sur les réunions informelles organisées conjointement par le Canada et la Suède, qui avaient eu lieu en janvier et en mars 2022. L'expert du Canada a fait observer que le Groupe avait procédé à un échange de vues informel sur les problèmes de sécurité routière qui pourraient faire l'objet d'un nouvel instrument juridique, sur la base des résultats de la deuxième enquête réalisée par le secrétariat après la deuxième session officielle. Il a indiqué que le Canada et la Suède avaient proposé d'établir 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 GE.3 a relevé l'intérêt des échanges sur les risques liés à la sécurité routière et a demandé au secrétariat de fournir des renseignements sur les activités menées par d'autres groupes de travail et entités compétentes concernant les véhicules automatisés.
8. L'experte de la France a fait un exposé dans lequel elle a soutenu le point de vue selon lequel le nouvel instrument juridique devrait être une nouvelle convention. Elle a fait observer qu'une nouvelle convention serait l'instrument juridique le mieux adapté pour compléter les Conventions sur la circulation routière de 1949 et 1968, car elle présenterait l'avantage de garantir un niveau élevé de respect des dispositions et une application uniforme

des règles. Elle a proposé d'organiser une réunion informelle avant la quatrième session du Groupe d'experts. Les États-Unis d'Amérique ont déclaré que le Groupe devrait centrer ses débats sur le contenu du nouvel instrument juridique plutôt que sur le type d'instrument choisi. L'experte de l'Italie, Présidente du WP.1, a rappelé que le principal résultat attendu du Groupe, en vertu du mandat que lui avait confié le Comité des transports intérieurs (ECE/TRANS/2021/6, annexe III, par. 4), était un nouvel instrument juridique, qui devrait compléter les Conventions de 1949 et 1968 et viser 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 une version révisée des conventions existantes. L'Australie a proposé de travailler en parallèle sur l'analyse des conventions existantes, afin de déterminer quels étaient les changements nécessaires, et sur la définition et l'évaluation des risques en matière de sécurité liés aux véhicules automatisés afin d'élaborer les éléments constitutifs de l'instrument juridique, de manière à ce qu'il soit aussi pérenne que possible.

9. Le Groupe d'experts avait invité trois experts travaillant pour des ONG, actives respectivement dans le secteur industriel, dans le domaine de la sécurité routière et dans le monde universitaire, qui avaient chacun été invités à établir un document contenant des considérations utiles pour le Groupe.

10. L'expert de l'International Organization of Automobile Manufacturers (OICA) a présenté les défis auxquels faisait face le secteur en ce qui concernait la mise en circulation de véhicules utilisant des systèmes de conduite automatisés. Il a expliqué le changement de paradigme résultant de l'obligation imposée aux fabricants de ces produits de transposer des règles de conduite conçues pour les êtres humains en en faisant des algorithmes techniques destinés aux systèmes de conduite automatisés. Il a proposé que le Groupe se concentre sur l'harmonisation des législations relatives à la circulation routière ainsi que sur le recensement des prescriptions actuelles qui s'appliquaient aux êtres humains et ne pouvaient pas s'appliquer à des machines.

11. L'expert du monde universitaire (Université de Caroline du Sud) a présenté ses premières réflexions sur « les questions de sécurité routière posées par la circulation des véhicules automatisés, auxquels un instrument juridique international pourrait répondre de manière adéquate » et a expliqué qu'il s'était concentré sur les instruments, juridiquement contraignants ou non, aux niveaux national ou international, qu'il était possible d'élaborer.

12. L'expert du Conseil européen de la sécurité des transports (ETSC) a présenté les éléments qui devraient être abordés dans le cadre de la CEE en ce qui concernait l'absence d'harmonisation des interfaces homme-machine, la confusion entre les modes, la confiance excessive dans le système utilisé ou la dépendance excessive par rapport à celui-ci, ainsi que la surveillance du conducteur. Il a préconisé la mise en place d'un système de contrôle et d'enquête fiable. L'Autriche a estimé que bon nombre des problèmes mentionnés devraient plutôt être traités sur le plan technique et donc par le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) et les organes relevant de celui-ci.

13. Le Groupe d'experts a conclu que chaque délégation pouvait, à tout moment, établir des documents de travail en vue de ses sessions suivantes, contribuant ainsi à l'examen de l'alinéa a) de son programme de travail (voir le document ECE/TRANS/WP.1/GE.3/2022/3), et, parallèlement, commencer à définir la structure du nouvel instrument juridique, y compris les principaux aspects traités, afin de préparer l'examen de l'alinéa b) du programme de travail.

14. La quatrième réunion du Groupe d'experts, une réunion supplémentaire qui a été organisée grâce à la CEE et à l'Office des Nations Unies à Genève (ONUG), a eu lieu les 1^{er} et 2 septembre 2022. Au cours de cette session de deux jours, le Groupe a examiné la contribution apportée par la France à la réunion informelle qui s'était tenue en juillet 2022, à savoir l'examen article par article du contenu des Conventions sur la circulation routière de 1949 et 1968, accompagné de propositions concernant chacun des articles qui pourrait être traité dans une nouvelle convention.

15. Le secrétariat a informé le Groupe d'experts des activités menées par d'autres groupes de travail et entités compétentes de l'ONU concernant les véhicules autonomes et il a fourni des renseignements sur le contexte historique de l'élaboration des conventions relatives à la

circulation routière et à la sécurité routière, ainsi que sur les types d'instruments juridiques élaborés dans le cadre de l'ONU. Le Groupe a accueilli avec satisfaction les exposés faits par le secrétariat. L'exposé consacré aux activités des autres groupes de travail a permis de recenser des questions techniques qui étaient déjà traitées par le Groupe de travail des véhicules automatisés/autonomes et connectés (GRVA), un des organes relevant du WP.29, et qui pourraient intéresser le GE.3. L'exposé sur l'historique des précédentes conventions a permis de déterminer le processus nécessaire, ainsi que l'ampleur des travaux et le matériel requis pour rédiger une nouvelle convention, et l'exposé concernant les instruments juridiques élaborés dans le cadre de l'ONU a complété les informations présentées par la France à ce sujet à la troisième session du Groupe, en mai 2022.

16. Le Groupe d'experts a examiné ces questions en s'appuyant sur la contribution élaborée et présentée par l'experte de la France, qui comprenait un résumé des observations communiquées à la France au sujet de l'exposé qu'elle avait fait à la réunion informelle du Groupe en juillet 2022. Le Groupe est convenu de procéder comme suit :

a) Entreprendre la rédaction du texte (au moyen de courts projets) d'un nouvel instrument juridique conçu sous la forme d'une nouvelle convention complétant les Conventions sur la circulation routière de 1949 et 1968 ;

b) Conserver un champ d'application assez large dans un premier temps, en intégrant dans le projet des définitions et des systèmes qui pourraient finalement ne pas être traités dans la nouvelle convention. Il a été convenu que le champ d'application serait précisé au fil du temps, parallèlement au travail de rédaction et à l'évolution des progrès techniques et des connaissances dans ce domaine.

17. Afin de progresser selon cette approche, le Groupe d'experts a décidé d'adopter des modalités différentes pour les activités menées entre les sessions. Il n'y aura pas de réunions informelles organisées par des délégations d'experts. Au lieu de cela, un certain nombre d'experts du Groupe se sont portés volontaires pour se réunir et commencer à rédiger un texte qui pourrait être intégré dans la première mouture d'une nouvelle convention.

18. Une série de quatre réunions en ligne devraient 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 rendu compte des activités du Groupe au WP.1 à sa quatre-vingt-cinquième session, tenue en septembre 2022. La Présidente a informé le WP.1 des modalités susmentionnées concernant les travaux entre les sessions, qui avaient été adoptées pour l'élaboration d'un premier projet « sous la forme 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 bénéficiaient de l'appui d'experts de plusieurs pays qui s'étaient portés volontaires, tandis que trois pays avaient encore fait part de préoccupations et formulé des réserves concernant la rédaction car ils considéraient qu'il était nécessaire de mener des activités préliminaires avant de commencer à rédiger. Le WP.1 a noté que le Groupe d'experts avait l'intention, à sa prochaine session, en décembre 2022, d'entreprendre l'examen initial du premier projet de texte établi par les experts qui s'étaient portés volontaires pour cette tâche. Le WP.1 a accepté la demande du Groupe visant à ce que son mandat soit prolongé de deux années supplémentaires.

20. À sa cinquième session, le Groupe d'experts a assisté à la présentation du projet de version « 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 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 auxdites évaluations.

22. Le Groupe d'experts a réélu M^{me} Rudolph (Allemagne) à la présidence du GE.3 pour ses sessions de 2023 et 2024. Le Groupe a également réélu M^{me} 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 cinquième session, tenue le 12 décembre 2022, le Groupe d'experts a examiné le présent rapport sur ses réalisations et a demandé au secrétariat de le soumettre au WP.1, son organe de tutelle, afin que les résultats et les conclusions de ses travaux profitent à l'ensemble des membres de la CEE.
