



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

Septième session

Genève, 30 novembre et 1^{er} décembre 2023

Rapport du Groupe d'experts chargé d'élaborer un nouvel instrument juridique régissant la circulation des véhicules automatisés sur sa septième 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)	5–6	2
III. Points à retenir de la session de septembre 2023 du Forum mondial de la sécurité routière (WP.1) (point 2 de l'ordre du jour)	7–20	2
A. Activités pertinentes du WP.1	7–11	2
B. Révision du mandat	12–19	3
C. Programme de travail	20	3
IV. Activités menées depuis la session de mai 2023 (point 3 de l'ordre du jour)	21–50	4
V. Questions diverses (point 4 de l'ordre du jour)	51–56	7
VI. Prochaine session (point 5 de l'ordre du jour)	57–58	8
VII. Adoption de la liste des décisions de la septième session (point 6 de l'ordre du jour)	59–60	8
Annexe		
Projet de rapport sur les activités 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 », le « Groupe » ou le « GE.3 ») s'est réuni à Genève les 30 novembre et 1^{er} décembre 2023.
2. En l'absence de M^{me} Rudolph (Allemagne), la réunion a été présidée par les Vice-Présidents, à savoir M^{me} Molina (France) le 1^{er} décembre 2023 et M. Berg (Suède) le 30 novembre 2023.
3. 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, Belgique, Canada, Espagne, États-Unis d'Amérique, Finlande, France, Japon, Luxembourg, Pays-Bas (Royaume des), Pologne, Portugal, République de Corée, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et Suède.
4. Des experts des organisations non gouvernementales et des universités ci-après ont aussi participé aux travaux, à l'invitation de la Présidente : l'Université de Caroline du Sud et, représentées conjointement, l'Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA) et l'European Association of Automotive Suppliers (CLEPA). Un expert d'EUROMED y a également participé, à l'invitation du Forum mondial de la sécurité routière (WP.1).

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

Document(s) : ECE/TRANS/WP.1/GE.3/2023/3
Document informel n° 4

5. Le Groupe d'experts a examiné l'ordre du jour provisoire établi pour cette session et l'a adopté sans modification (ECE/TRANS/WP.1/GE.3/2023/3).
6. Le Groupe d'experts a pris note de l'ordre d'examen des points (document informel n° 4) et du programme provisoire de la session.

III. Points à retenir de la session de septembre 2023 du Forum mondial de la sécurité routière (WP.1) (point 2 de l'ordre du jour)

A. Activités pertinentes du WP.1

Document(s) : ECE/TRANS/WP.1/185, par. 14 et 27 à 30

7. L'experte de la France, Vice-Présidente du Groupe, a présenté les points à retenir de la session de septembre 2023 du WP.1 (exposé n° 1).
8. Elle a indiqué que le WP.1 avait demandé au Groupe d'experts de s'employer, à sa septième session, à fusionner les documents informels n°s 5 et 11 (présentés à la quatre-vingt-septième session du WP.1) en vue de lui soumettre, en mars 2024, une proposition de synthèse de révision de son mandat.
9. Elle a ajouté que la Présidente du WP.1 avait précisé que les paragraphes 11 et 12 du mandat actuel autorisaient des représentants de l'industrie automobile et d'autres acteurs du secteur privé à participer aux réunions du Groupe.
10. Elle a précisé que les Vice-Présidents du Groupe d'experts avaient informé le WP.1 des débats en cours, des résultats obtenus et des progrès d'ensemble réalisés jusqu'alors (c'est-à-dire en septembre 2023), en se concentrant sur la dernière session, tenue en mai 2023.
11. Elle a fait savoir qu'après discussion, le WP.1 avait soutenu la proposition de demander une prolongation de la durée du mandat du Groupe d'experts jusqu'en juin 2025 afin que celui-ci puisse mener à bien les tâches qui lui avaient été assignées dans la décision

du Comité des transports intérieurs (CTI) de février 2023 et rendre compte des résultats de ses travaux. Le WP.1 avait prié la Présidente d'informer le CTI de cette demande en 2024.

B. Révision du mandat

Document(s) : Document informel n° 8 (et ses versions successives)
(Documents informels n°s 5 et 11 de la quatre-vingt-septième session du WP.1)

12. Le secrétariat a présenté un document informel dans lequel les documents informels n°s 5 et 11 de la quatre-vingt-septième session du WP.1 avaient été fusionnés. Il a précisé que ce document constituait une première version sur laquelle s'appuyer pour répondre à la demande du WP.1.

13. Le Groupe d'experts a formulé des observations et a invité le secrétariat à présenter une version révisée du document qui tienne compte de ces observations.

14. Le Groupe d'experts a examiné le document révisé (version 2) et a pris note des paragraphes sur lesquels les experts s'étaient mis d'accord, à savoir les paragraphes 2, 3, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 16 et 17.

15. Le Groupe d'experts a noté que les alinéas a) et b) du paragraphe 1 nécessitaient un examen plus approfondi, car l'expert du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord était d'avis qu'une simple citation de la décision du CTI relative aux priorités du Groupe ne permettait pas de rendre pleinement compte de sa mission. L'expert de la Belgique était du même avis. Les experts du Canada et des États-Unis d'Amérique ont souscrit au libellé proposé.

16. Le Groupe d'experts a noté que les paragraphes 4 et 5 nécessitaient un examen plus approfondi, étant donné l'absence de consensus sur le sens de la décision du CTI. Les experts du Canada et des États-Unis d'Amérique ont appuyé le libellé des deux paragraphes (l'experte des États-Unis d'Amérique a demandé que les parenthèses au paragraphe 4 soient retirées). Les experts de la Belgique, de la Finlande, de la Pologne et du Portugal ont déclaré que l'évaluation demandée par le CTI ne visait pas à établir la nécessité d'un instrument juridique, mais à mettre en évidence les lacunes dans les conventions et résolutions relevant du WP.1.

17. Le Groupe d'experts a décidé de remplacer le terme anglais « *guidance* », au paragraphe 8, par le terme « *direction* ».

18. Le Groupe d'experts a considéré que le libellé du paragraphe 15 (consacré à la participation des États Membres de l'ONU) pouvait être plus inclusif et il a proposé une autre formulation, qui devrait faire l'objet d'un examen plus approfondi. Il a donné son accord de principe pour que les règles concernant la participation soient simplifiées, sans que celles concernant la prise de décision ne soient modifiées.

19. Le Groupe d'experts a en outre approuvé la proposition de simplification du paragraphe 18 (consacré à la participation de représentants sur invitation de la présidence) et a proposé une autre formulation, qui devrait elle aussi faire l'objet d'un examen plus approfondi.

C. Programme de travail

Document(s) : ECE/TRANS/WP.1/GE.3/2023/4

20. Le Groupe d'experts a décidé de reprendre l'examen de son programme de travail à une session ultérieure, une fois la révision de son mandat terminée.

IV. Activités menées depuis la session de mai 2023 (point 3 de l'ordre du jour)

Document(s) : Exposés 2, 3, 4 et 6
Documents informels n^{os} 2, 3, 5 et 6

21. L'experte de la France a expliqué que, conformément à la décision prise par le Groupe d'experts à sa sixième session (ECE/TRANS/WP.1/GE.3/2023/2, par. 39), les experts des États-Unis d'Amérique et de la France avaient organisé une réunion informelle du GE.3, qui s'était tenue en ligne, le mardi 13 juin 2023. Au cours de cette réunion informelle, le Groupe d'experts avait débattu du modèle qui devait être utilisé par les sous-groupes 1 et 2, l'avait établi sous sa forme définitive et l'avait adopté.

22. L'expert du Canada a présenté au Groupe d'experts les résultats des travaux réalisés par le sous-groupe 2 (exposé n^o 2), qui avait rempli deux modèles. Il a donné des précisions sur les informations figurant dans le premier modèle (document informel n^o 5). Le sous-groupe s'était penché sur la manière de déterminer à qui incombait la responsabilité du contrôle dynamique du véhicule automatisé à un moment donné. L'expert est revenu en détail sur les contributions de neuf Parties contractantes et acteurs du secteur concernant des points relatifs à l'environnement de conduite, au stockage des données et à l'accès aux données, à l'interface humain-machine, à la communication avec les autres usagers de la route et à la formation théorique et pratique (notamment pour ce qui est de la différenciation entre un système actif d'aide à la conduite et un système de conduite automatisé).

23. L'experte des Pays-Bas a présenté les résultats des travaux réalisés par le sous-groupe 2 (exposé n^o 3) et consignés dans le modèle 2 (document informel n^o 6). Elle a insisté sur le fait que les vues qui étaient exposées dans ce document n'étaient pas celles des Pays-Bas et qu'il s'agissait d'un résumé des contributions reçues. Elle a expliqué que le sous-groupe s'était intéressé en particulier aux rôles et aux responsabilités du conducteur, lorsqu'il est à bord du véhicule et que le système de conduite automatisé est actif et lorsque sa présence n'est pas requise dans le véhicule, et à la manière dont il était possible de garantir que le véhicule circule dans des conditions de sécurité. Elle a présenté de manière détaillée les débats concernant la responsabilité, la nécessité de définir de nouvelles notions et l'analyse des lacunes dans les instruments existants. Elle a conclu en disant que le délai imparti pour ces travaux était relativement court, que les informations renseignées dans le modèle étaient le reflet des positions adoptées à haut niveau par un nombre relativement faible de Parties contractantes, qu'il serait bon de nouer un dialogue encore plus étroit avec les professionnels du secteur et le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) et qu'une approche de haut niveau reposant sur des principes pourrait être adoptée.

24. L'experte des États-Unis d'Amérique a présenté un résumé des activités menées par le sous-groupe 1. Elle a fait part des considérations consignées dans le modèle 1 (document informel n^o 2) concernant les conditions dans lesquelles le conducteur peut déléguer le contrôle dynamique du véhicule à un système de conduite automatisé. Elle est aussi revenue sur les éléments figurant dans le modèle 2 (document informel n^o 3), qui portait sur la question de savoir qui devrait endosser une partie ou la totalité des responsabilités incombant normalement au conducteur, lorsque celui-ci ne les assume plus.

25. Elle a fait part des points de vue partagés par les membres du sous-groupe, notamment en ce qui concerne le changement de paradigme, de la responsabilité du conducteur vers la responsabilité des entreprises, le fait qu'il ne fallait pas attendre grand-chose (voire ne rien attendre du tout) de l'humain lorsque le système de conduite automatisé assure la conduite dynamique du véhicule, la transparence vis-à-vis des consommateurs et des pouvoirs publics et la prise en compte des facteurs humains.

26. Elle a présenté un résumé des débats concernant l'analyse des lacunes dans les cadres juridiques relevant du WP.1, au cours desquels aucun consensus n'avait été dégagé, ce qui avait entraîné des désaccords entre les participants quant à la nécessité d'un instrument juridique international.

27. Elle a conclu en disant que les informations renseignées dans le modèle étaient le reflet des positions adoptées à haut niveau par un nombre relativement faible de Parties contractantes, qu'il serait bon de nouer un dialogue encore plus étroit avec les professionnels du secteur et le WP.29 et qu'une approche de haut niveau reposant sur des principes pourrait être adoptée.

28. Les intervenants ont précisé que le contenu des documents informels n^{os} 2, 3, 5 et 6 et des exposés n^{os} 2 et 3 ne reflétaient pas la position de leur pays respectif, mais qu'il donnait un aperçu des débats menés depuis la sixième session du Groupe.

29. L'expert de la République de Corée a invité les experts à échanger des informations sur les dispositions nationales en matière de responsabilité pénale en cas d'accident impliquant un système de conduite automatisé.

30. L'experte de la Finlande était du même avis et a proposé que le Groupe recueille des informations sur les législations nationales pertinentes. L'experte des États-Unis d'Amérique a expliqué que la responsabilité pénale était une question d'ordre national et qu'elle ne devait pas être traitée dans un instrument juridique international. L'expert du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord a exposé en détail les dispositions rigoureuses en vigueur applicables en cas d'accident impliquant des véhicules et des conducteurs traditionnels, et s'est déclaré favorable à la poursuite des échanges dans ce domaine, concernant les cas d'accident impliquant des véhicules automatisés. L'experte de la France a souligné la qualité des échanges qui avaient eu lieu depuis la sixième session.

31. L'experte des États-Unis d'Amérique a mis en avant les points qui nécessitaient un examen plus approfondi par les sous-groupes et a rappelé au Groupe d'experts que le mandat qui lui avait été confié par le CTI était de procéder à une évaluation des conventions et résolutions relevant du WP.1. Elle lui a conseillé de ne pas s'attarder sur les prescriptions applicables aux véhicules munis d'un système de conduite automatisé dans son évaluation approfondie des conventions, mais plutôt de se concentrer sur la manière dont ces véhicules se comportent dans la circulation routière.

32. L'experte de l'OICA et de la CLEPA a présenté l'avis de professionnels du secteur (document informel n^o 7) concernant le rôle que pourrait jouer une résolution ou une convention dans l'établissement des responsabilités. Elle a souligné qu'il était important que les règles générales définies au niveau international soient transposées en droit national. Elle a rappelé que, pour l'heure, le droit national précisait les principes définis initialement au niveau international. Elle a formulé des observations sur les résultats obtenus à l'issue des travaux des sous-groupes 1 et 2 et est revenue sur la différenciation entre un système actif d'aide à la conduite et un système de conduite automatisé.

33. L'experte des États-Unis d'Amérique a remercié l'OICA et la CLEPA pour leur proposition et a fait observer que plusieurs représentants avaient considéré à tort que le Règlement ONU n^o 157 portait de manière générale sur un système de conduite automatisé de niveau 3. Elle a précisé que les États-Unis considéraient que le règlement, adopté en vertu de l'Accord de 1958, portait sur un système d'aide à la conduite de niveau 2. Elle a ajouté que ledit règlement n'était pas de portée générale et, puisqu'il ne concernait que les systèmes de maintien dans la voie, qu'il n'avait pas pour objet général un système de conduite automatisé. Elle a indiqué que le WP.29 avait entamé des travaux visant à élaborer, au cours de l'année à venir, des règlements de portée mondiale concernant ces systèmes dans leur ensemble.

34. L'experte des États-Unis d'Amérique a également fait observer que le WP.29 était chargé de définir les prescriptions techniques relatives aux systèmes de stockage des données pour la conduite automatisée. Il pourrait toutefois être utile que les experts du WP.1 et du GE.3 définissent les besoins en matière de données pour garantir la mise en circulation, en toute sécurité, des véhicules munis de systèmes de conduite automatisés.

35. L'expert de la Suède, Vice-Président du GE.3, a présenté l'exposé n^o 4 pour le compte du Bureau du Groupe d'experts. Il a proposé deux solutions qui permettraient d'obtenir plusieurs résultats contribuant à l'utilisation en toute sécurité des systèmes de conduite automatisés dans la circulation et à l'harmonisation de la réglementation : la première

consistait à partir de l'analyse des lacunes afin d'énoncer des principes généraux et la seconde consistait à partir de principes généraux sur lesquels s'appuyer pour l'analyse des lacunes.

36. L'experte de la France, Vice-Présidente du GE.3, a appuyé cette proposition. Elle a encouragé le Groupe d'experts à faire en sorte que le fruit de ses travaux soit fondé sur des propositions pragmatiques, réalistes et issues d'un consensus, en gardant à l'esprit la durée de son mandat en cours.

37. L'experte de la Finlande a indiqué que les résultats des travaux menés au cours de l'été 2023 par les deux sous-groupes étaient encourageants et que d'autres débats seraient nécessaires. Elle a proposé de partir des points qui pouvaient faire consensus. Elle a fait remarquer qu'une lecture ligne par ligne des conventions demeurerait tributaire des opinions des uns et des autres. Elle s'est dite favorable à la définition de principes et à la recherche de lacunes.

38. L'expert du Canada s'est dit favorable à une évaluation ligne par ligne et à la définition de principes. Il a proposé un léger changement sémantique, de sorte que l'évaluation ligne par ligne porte davantage sur les barrières que sur les lacunes.

39. L'expert du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord a fait part de ses inquiétudes quant aux délais et a demandé au Bureau s'il lui était possible d'établir un calendrier.

40. L'expert de la Belgique était d'avis qu'il serait complexe de définir des principes. Il était favorable à l'évaluation ligne par ligne proposée par l'expert du Canada, laquelle permettrait de vérifier si les textes existants étaient compatibles avec les systèmes de conduite automatisés.

41. L'expert du Portugal a déclaré qu'une évaluation ligne par ligne prendrait beaucoup de temps, car les débats antérieurs menés au sein du WP.1 avaient montré que l'interprétation des dispositions des conventions pouvait être légèrement différente d'un expert à l'autre.

42. L'expert du Canada a encouragé le Groupe d'experts à prendre le temps de mener cette évaluation, étant donné qu'elle permettrait d'atteindre un large consensus. Il lui a suggéré de préparer des questions et un modèle qui permettraient d'orienter l'évaluation ligne par ligne.

43. L'expert de l'Allemagne a dit qu'il convenait de garder à l'esprit le but de l'évaluation, à savoir décrire précisément les lacunes détectées et envisager quelles règles internationales pourraient se révéler nécessaires pour permettre à ces véhicules de circuler entre plusieurs pays.

44. L'expert de l'Université de Caroline du Sud a proposé trois questions auxquelles l'évaluation ligne par ligne devrait répondre, à savoir :

a) La disposition est-elle claire ou ambiguë en ce qui concerne la conduite automatisée ? Est-elle suffisamment détaillée ?

b) La disposition constitue-t-elle un obstacle ? Si oui, un obstacle à quoi ? À la sécurité ? À la circulation dans un pays ? À la circulation entre plusieurs pays ? À la réglementation nationale ? À l'harmonisation ? À un autre objectif ?

c) Quels sont les éléments que ces dispositions, dans leur ensemble, ne prennent pas en compte ? Que manque-t-il ?

45. Le Groupe d'experts a décidé, en accord avec la présidence, que les principales questions devaient être tirées des résultats des travaux menés par les deux sous-groupes et de la contribution des professionnels du secteur et qu'elles orienteraient l'examen ligne par ligne des instruments relevant du WP.1.

46. Plusieurs représentants ont fait des propositions de questions, qui pouvaient être regroupées selon trois thèmes : les obstacles au déploiement des véhicules automatisés que peuvent constituer les dispositions existantes, les obstacles potentiels à la circulation internationale et les obstacles que peuvent constituer les législations nationales conformes aux conventions. À cet égard, le Groupe d'experts a débattu de l'importance qu'il y avait à

ce qu'il traite des questions de circulation entre plusieurs pays, mais n'est pas parvenu à un consensus sur la question de savoir s'il s'agissait d'un enjeu européen ou plus large.

47. L'experte de la France, Vice-Présidente du GE. 3 (s'exprimant au nom du Bureau du Groupe), a présenté l'exposé n° 6, qui comprenait trois questions destinées à accompagner l'évaluation collective des lacunes éventuelles des conventions et résolutions relevant du WP.1. Elle a expliqué que ces questions s'appuyaient sur les contributions des coprésidents des sous-groupes, de l'OICA et de la CLEPA, de l'Université de Caroline du Sud, de la Pologne, du Japon et de l'Allemagne. Elle a en outre proposé une marche à suivre pour la suite des travaux, comprenant notamment l'organisation de réunions informelles (virtuelles) en anglais uniquement. Le Groupe d'experts a approuvé la proposition, qui comportait les trois questions suivantes :

a) Cette disposition est-elle ambiguë si elle est appliquée aux systèmes de conduite automatisés ? (Si oui, la disposition ne couvre-t-elle pas ces systèmes ? Manque-t-il un élément ?)

b) Cette disposition compromet-elle la sécurité des usagers de la route si elle est appliquée aux systèmes de conduite automatisés ?

c) Cette disposition empêche-t-elle l'utilisation de systèmes de conduite automatisés dans les véhicules routiers circulant à l'international (notamment entre plusieurs pays) ? (Si oui, quels obstacles contient-elle ?)

48. Le Groupe d'experts a décidé de réunir des informations sur tout élément qui manquerait dans les documents visés par l'évaluation. L'expert du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord a souligné que le simple fait de répondre à ces questions pour chaque disposition ne permettrait peut-être pas de recenser toutes les lacunes des instruments juridiques existants et qu'il faudrait garder ceci à l'esprit lors de l'analyse des réponses.

49. Plusieurs représentants, notamment ceux de la Suède et de l'Allemagne, ont proposé de contribuer aux prochaines étapes en organisant des réunions informelles. Le Groupe d'experts a invité d'autres représentants à envisager d'en faire de même.

50. Le Groupe d'experts a décidé d'examiner le rapport concernant ces activités à sa huitième session, qui se tiendra à la mi-2024.

V. Questions diverses (point 4 de l'ordre du jour)

Document(s) : Exposés n°s 5, 7 et 8

51. L'expert du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord a présenté un exposé concernant le projet de loi sur les véhicules automatisés, présenté au Parlement du Royaume-Uni le 8 novembre 2023. Il est revenu dans les grandes lignes sur le contexte général et sur les principales dispositions du projet de loi, précisant que des modifications pouvaient y être apportées au cours de l'examen par le Parlement (exposé n° 5).

52. L'experte de l'OICA et de la CLEPA a présenté la position des deux organismes (exposé n° 8) sur la différence entre système actif d'aide à la conduite et système de conduite automatisé.

53. Concernant la déclaration de l'experte de l'OICA et de la CLEPA, selon laquelle un système actif d'aide à la conduite permet le maintien de la vigilance du conducteur lors de la tâche de conduite grâce à un système de surveillance, l'experte des États-Unis d'Amérique a fait observer qu'il s'agissait d'une ambition commune, mais plus pour certains fabricants que pour d'autres. Elle a aussi précisé que les stratégies de surveillance du conducteur retenues par les fabricants n'étaient pas encore assez fiables pour maintenir effectivement la vigilance du conducteur lors de la tâche de conduite. Elle a en outre formulé des observations sur la déclaration de l'OICA et de la CLEPA concernant la surveillance de l'environnement : selon elle, il était également ambitieux de dire que tout système de conduite automatisé pouvait surveiller l'environnement dans son domaine de conception fonctionnelle. Ce n'était pas

encore le cas, comme le montraient les récents accidents très médiatisés impliquant des véhicules munis de systèmes de conduite automatisés.

54. L'expert de la Belgique a demandé si la transition du contrôle du véhicule pouvait avoir lieu en toute sécurité, étant donné que l'utilisateur de secours d'un système de conduite automatisé émettant des demandes de transition devait surveiller l'environnement. L'expert de l'OICA et de la CLEPA a expliqué que la transition du contrôle comprenait plusieurs étapes qui menaient à une situation dans laquelle un conducteur pouvait reprendre les commandes du véhicule.

55. Le Groupe d'experts a invité les experts présents à échanger des informations sur les activités qu'ils mènent au niveau national dans le domaine des systèmes de conduite automatisés. Les experts de l'Allemagne, de la Belgique, du Canada, de la Corée (République de), des États-Unis d'Amérique, de la Finlande, de la France, du Japon, du Luxembourg, des Pays-Bas (Royaume des), de la Pologne, du Portugal, du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et de la Suède ont donné des informations concernant leur pays. L'expert de l'Université de Caroline du Sud et l'experte de l'OICA et de la CLEPA ont aussi fourni des informations au Groupe d'experts.

56. Le Groupe d'experts a décidé de communiquer ces informations aux experts et a demandé au secrétariat de les publier sur la plateforme wiki de la CEE. Il est convenu de renouveler cet échange d'informations à la session suivante.

VI. Prochaine session (point 5 de l'ordre du jour)

57. Le secrétariat a informé le Groupe d'experts que sa huitième session devait se tenir du 29 avril au 1^{er} mai 2024.

58. Le Groupe d'experts a prié le secrétariat de décaler la session de quelques jours, le 1^{er} mai étant un jour férié dans de nombreux pays (Fête du Travail), ce qui empêcherait plusieurs représentants d'être présents. Il a demandé à ce que la session se tienne sur deux jours au cours de la même semaine.

VII. Adoption de la liste des décisions de la septième session (point 6 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/WP.1/GE.3/2023/4

59. Le Secrétaire a présenté le projet de rapport de la septième session.

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

Annexe

Projet de rapport sur les activités du Groupe d'experts chargé d'élaborer un nouvel instrument juridique régissant la circulation des véhicules automatisés depuis sa création

Remarque : Le présent projet de rapport sera complété à la prochaine session.

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^{er} 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 organisation non gouvernementale 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 et de la CLEPA 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 humain-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^{er} 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 Groupe de travail des véhicules automatisés/autonomes et connectés (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 de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord 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^{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 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.

28. À sa septième session, les 30 novembre et 1^{er} décembre 2023, le Groupe d'experts a reçu un rapport sur les activités menées au cours de sa réunion informelle du 13 juin 2023, à l'issue de laquelle un modèle a été élaboré pour les besoins des deux sous-groupes. Il a assisté à deux exposés sur les résultats des travaux de ces derniers. Il a décidé de la marche à suivre en s'appuyant sur ces résultats et sur les contributions reçues à la session, à savoir qu'il se concentrerait sur l'évaluation des lacunes dans les conventions et résolutions relevant du WP.1, laquelle serait guidée par trois questions sur lesquelles les experts s'étaient mis d'accord à la session. Le Groupe d'experts a également donné suite à la demande du WP.1 et fusionné les documents informels n^{os} 5 et 11 (de la quatre-vingt-septième session du WP.1).
