



---

**Commission économique pour l'Europe**

Comité des transports intérieurs

**Forum mondial de la sécurité routière****Soixante-seizième session**

Genève, 19-23 mars 2018

Point 3 c) de l'ordre du jour provisoire

**Convention de 1968 sur la circulation routière :****Conduite automatisée****Projet de résolution sur le déploiement de véhicules hautement et entièrement automatisés dans la circulation routière****Communication du Président et des Vice-Présidents du Forum mondial de la sécurité routière**

On trouvera dans le présent document un projet inachevé de résolution sur le déploiement de véhicules hautement et entièrement automatisés dans la circulation routière, qui a été élaboré par le Forum mondial de la sécurité routière (WP.1) à sa session extraordinaire (Genève, 6-7 décembre 2017). Il est soumis au WP.1 à sa soixante-seizième session pour suite à donner.



## I. Introduction

*Observation : Le texte ci-après a été suggéré par le Président du WP.1 et est toujours en attente d'examen par le WP.1.*

Le Forum mondial de la sécurité routière (WP.1) de la Commission économique pour l'Europe,

- Notant que la Convention sur la circulation routière de 1949 et la Convention sur la circulation routière de 1968 ont eu une incidence importante sur la définition des politiques nationales en matière de circulation routière et ont sensiblement amélioré la sécurité routière,
- Constatant les progrès continus des technologies automobiles et numériques,
- Notant que les principes en matière de sécurité routière énoncés dans la Convention sur la circulation routière de 1949 et la Convention sur la circulation routière de 1968 n'excluent pas l'utilisation de véhicules hautement et entièrement automatisés dans la circulation routière,
- Considérant qu'il est important d'établir en matière de sécurité routière des principes globaux tenant compte des progrès continus des technologies routières automatisées,
- Conscient des possibilités qu'offrent les technologies novatrices en matière de sécurité pour améliorer le bien-être social en prévenant les accidents de la route, tant de manière prévisible que de manière non encore envisageable, et désireux d'aplanir les obstacles qui pourraient entraver le développement de ces technologies bénéfiques,
- Estimant que les technologies susmentionnées sont susceptibles d'améliorer la sécurité de la circulation routière, y compris les déplacements, ce qui contribuerait à la réalisation des objectifs du développement durable de l'ONU et de stratégies pour des déplacements sûrs et efficaces favorisant la croissance et la gouvernance socioéconomiques,
- Désireux d'harmoniser au niveau mondial les principes relatifs à la gestion des véhicules hautement automatisés dans la circulation routière, afin d'améliorer la sécurité routière au niveau mondial et de faciliter le trafic international,
- Recommande aux gouvernements qui ne l'ont pas encore fait de ratifier la Convention sur la circulation routière adoptée à Genève le 19 septembre 1949 et la Convention sur la circulation routière adoptée à Vienne le 8 novembre 1968, qui ont contribué et continueront de contribuer de manière significative et prometteuse à réduire le nombre de morts et de blessés causés par les accidents, ou d'y adhérer,
- Recommande aux gouvernements de tenir compte, dans leurs législations nationales relatives à la circulation et à la sécurité routières, des principes incorporés dans les Conventions sur la circulation routière susmentionnées et des principes incorporés dans la présente Résolution.

## II. Préambule

*Observation : Le texte du présent préambule a été modifié pour faire référence aux véhicules hautement et entièrement automatisés.*

1. La Résolution d'ensemble a pour objet de guider les Parties à la Convention sur la circulation routière adoptée à Genève le 19 septembre 1949 et à la Convention sur la circulation routière adoptée à Vienne le 8 novembre 1968, ainsi qu'à l'Accord européen complétant la Convention de 1968 sur la circulation routière conclu à Genève le 1<sup>er</sup> mai 1971 en ce qui concerne le déploiement en toute sécurité de véhicules hautement et entièrement automatisés dans la circulation routière, afin d'appuyer l'amélioration de la sécurité de la circulation routière, des déplacements et du progrès socioéconomique.

2. La présente Résolution ne rend pas caduques les obligations juridiques découlant des Conventions de 1949 et de 1968 ainsi que de l'Accord européen de 1971.

3. La présente Résolution complète plutôt les principes des Conventions de 1949 et de 1968 ainsi que de l'Accord européen de 1971 dans l'objectif de faciliter le déploiement en toute sécurité de véhicules hautement et entièrement automatisés dans la circulation routière.

*Observation : Le paragraphe 4 n'a pas encore été approuvé par le WP.1. Deux options sont présentées ci-dessous.*

*Option 1 :*

4. Ces principes évolueront à mesure que la technologie évoluera et que l'expérience et les preuves s'accumuleront en ce qui concerne le déploiement des technologies automobiles automatisées. Étant donné que la présente Résolution est en cours d'élaboration permanente, l'inclusion explicite d'un principe ou d'un sujet ne doit pas être interprétée comme excluant implicitement aucun autre principe ou sujet. Elle n'empêche pas non plus l'élaboration d'instruments juridiques contraignants sur des sujets similaires si cela est jugé nécessaire à l'avenir.

*Option 2 :*

4. La présente Résolution propose des recommandations qui évolueront à mesure que la technologie évoluera et que l'expérience et les preuves s'accumuleront en ce qui concerne le déploiement de véhicules hautement et entièrement automatisés. Par conséquent, l'inclusion explicite d'un principe dans la présente Résolution ne doit pas être interprétée comme excluant implicitement aucun autre principe ou sujet. En outre, la présente Résolution pourrait faciliter la mise au point, sous l'égide du Forum mondial de la sécurité routière, d'instruments juridiques contraignants sur des sujets similaires si cela est jugé nécessaire à l'avenir.

*Observation : Le WP.1 n'est pas encore parvenu à un accord sur le paragraphe 5 ci-après ni sur son insertion dans la Résolution.*

5. C'est pourquoi les administrations [y compris au niveau infranational] doivent collaborer avec la société civile et les industriels pour garantir que les principes énoncés dans la présente Résolution soient incorporés dans les cadres de gestion de leur circulation intérieure d'une manière qui tienne compte de leur contexte spécifique] – à retravailler.

*Observation : Le WP.1 est convenu qu'un paragraphe sur la relation entre la présente Résolution et les Conventions devrait figurer dans le préambule. Toutefois, il n'a formulé aucun texte à cette fin.*

[Insérer ici le texte sur les relations avec les Conventions.]

### III. Définitions

*Observation : Le WP.1 a jusqu'à présent convenu d'inclure les trois définitions ci-après.*

a) Par « *véhicule hautement et entièrement automatisé* », on entend un véhicule équipé d'un système de conduite automatisé qui exerce l'intégralité du contrôle dynamique (sans qu'il soit besoin d'intervention humaine), pour lequel le système est une solution de repli, pour une partie ou la totalité d'un trajet ;

b) Par « *système de conduite automatisé* », on entend la combinaison de matériel et de logiciels qui assurent le contrôle dynamique d'un véhicule de manière durable ;

c) Par « *contrôle dynamique* », on entend l'exécution de toutes les fonctions opérationnelles et tactiques en temps réel nécessaires au déplacement du véhicule.

## IV. Principes ou recommandations concernant les véhicules hautement et entièrement automatisés

*Observation : Le WP.1 a jusqu'à présent convenu d'inclure les recommandations ci-après concernant les véhicules.*

Les véhicules hautement automatisés doivent :

- Privilégier la sécurité routière ;
- Viser à compenser les erreurs des usagers de la route (tant à l'intérieur qu'à l'extérieur du véhicule) ;
- Respecter les règles de circulation nationales applicables, y compris celles visant à :
  - a) Permettre d'interagir en toute sécurité avec les autres usagers de la route, les services de sécurité routière et les autorités chargées de l'application de la loi ; et
  - b) Maintenir la fluidité de la circulation et la sécurité des manœuvres ;
- Ne fonctionner que dans leur domaine de conception fonctionnelle ;
- Réagir aux dysfonctionnements du système de manière à réduire au minimum le danger pour les occupants du véhicule et les autres usagers de la route ;
- Être équipés d'interfaces homme-machine, d'écrans et de contrôles appropriés, cohérents [et de préférence normalisés à l'échelle internationale] pour la communication avec leurs utilisateurs, les autres usagers de la route, les services chargés de la sécurité routière et les autorités chargées de l'application de la loi. (*Observation : ce point doit être approfondi.*)

## V. Principes ou recommandations à l'intention des utilisateurs de véhicules hautement et entièrement automatisés

*Observation : Jusqu'à présent, le WP.1 a convenu d'inclure les recommandations à l'intention des utilisateurs ci-après.*

L'utilisateur d'un véhicule hautement automatisé doit :

- Être informé et conscient, avant de commencer un trajet, de la manière appropriée d'utiliser le véhicule ;
- Posséder les capacités nécessaires pour utiliser le véhicule, y compris la capacité de communiquer avec lui ;
- À moins qu'un autre utilisateur ne s'en charge, être en mesure d'exercer un contrôle dynamique afin de commencer ou d'achever un trajet lorsque le système de conduite automatisé n'est activé que pour une partie du trajet, et posséder les permis de conduire à ce requis ;
- À moins qu'un autre utilisateur ne s'en charge, n'utiliser un véhicule hautement et entièrement automatisé que dans son domaine de conception fonctionnelle s'il n'est pas en mesure de conduire le véhicule ou ne possède pas les permis à ce requis ;
- Adapter son comportement selon [les fonctionnalités du véhicule et] les règles de circulation applicables. (*Observation : à développer plus avant sur la question de savoir si la présente Recommandation doit se référer aux fonctionnalités ou plutôt à la poursuite d'un trajet en tant que conducteur.*)

## VI. Autres principes ou recommandations

*Observation : Le WP.1 n'a encore convenu d'aucune recommandation au titre de cette section. Toutes les propositions sont en concurrence avec un autre texte.*

*Observation : Les deux textes ci-après ont été proposés en ce qui concerne la surveillance, le contrôle et l'enregistrement du processus :*

*Option 1 :*

Les gouvernements doivent :

- Adapter, si nécessaire, le contrôle du comportement des véhicules en matière de sécurité afin de prendre en compte les véhicules hautement et entièrement automatisés ;
- Adapter, si nécessaire, les règles d'immatriculation des véhicules hautement et entièrement automatisés.

*Option 2 :*

Les gouvernements pourraient devoir adapter leur législation pour prendre en compte les véhicules hautement et entièrement automatisés conformes à l'ensemble de la législation internationale applicable en matière de construction, d'homologation technique et d'immatriculation des véhicules.

*Observation : Le texte ci-dessous concernant l'enregistrement et le partage des données n'a pas fait l'objet d'un accord. Deux solutions sont proposées pour servir de base à la poursuite de l'élaboration de la recommandation sur l'enregistrement et le partage des données.*

Les gouvernements doivent :

*Option 1 :*

- Œuvrer [en collaboration avec les industriels] à ce que les véhicules hautement et entièrement automatisés enregistrent les données ayant trait à l'exercice du contrôle dynamique par le système de conduite automatisé, en particulier en cas d'événements imprévus susceptibles d'avoir une incidence sur la sécurité routière, tels qu'une collision ou une violation des règles de circulation. Ces données doivent être enregistrées, protégées et mises à disposition conformément aux règlements régionaux ou nationaux sur la protection de la vie privée, selon que de besoin.

*Option 2 :*

- Adopter des politiques d'enregistrement et de partage des données par les véhicules hautement et entièrement automatisés concernant le fonctionnement de leur système de conduite automatisé, notamment en cas d'événements inattendus susceptibles d'avoir une incidence sur la sécurité routière, tels qu'une collision ou une violation des règles de circulation. Ces données doivent être enregistrées, protégées et mises à disposition conformément aux règlements régionaux ou nationaux sur la protection de la vie privée, selon que de besoin.

*Observation : La recommandation ci-après n'a pas été examinée dans le contexte de la formulation de recommandations à l'intention des utilisateurs de véhicules hautement et entièrement automatisés.*

Les gouvernements doivent :

Adapter au progrès technique les conditions de délivrance des permis de conduire.

---