



Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Forum mondial de la sécurité routière

Soixante-dix-septième session

Genève, 18-21 septembre 2018

Rapport du Forum mondial de la sécurité routière sur sa soixante-dix-septième session

Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation	1-4	3
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)	5	3
III. Activités présentant un intérêt pour le Groupe de travail (point 2 de l'ordre du jour)	6	3
IV. Convention de 1968 sur la circulation routière (point 3 de l'ordre du jour)	7-23	3
A. Cohérence entre la Convention de 1968 sur la circulation routière et les Règlements techniques concernant les véhicules	7	3
B. Permis de conduite	8-10	4
C. Conduite automatisée	11-23	4
V. Convention de 1968 sur la signalisation routière (point 4 de l'ordre du jour)	24-26	5
Groupe d'experts de la signalisation routière	24-26	5
VI. Résolution d'ensemble sur la circulation routière (R.E.1) (point 5 de l'ordre du jour)	27-31	6
A. Approche systémique de la sécurité	27-28	6
B. Propositions d'amendements sur l'inattention au volant	29	6
C. Propositions d'amendements sur les politiques concernant les deux-roues motorisés	30	6
D. Propositions d'amendements sur les usagers de la route vulnérables	31	7
VII. Groupe d'experts du renforcement de la sécurité aux passages à niveau (point 6 de l'ordre du jour)	32	7
VIII. Révision du mandat et du Règlement intérieur du Forum mondial de la sécurité routière (point 7 de l'ordre du jour)	33	7



IX.	Objectifs de développement durable : contribution potentielle du WP.1 (point 8 de l'ordre du jour)	34–35	7
X.	Définition de « blessure grave » (point 9 de l'ordre du jour)	36	7
XI.	Questions diverses (point 10 de l'ordre du jour)	37–41	8
XII.	Date de la prochaine session (point 11 de l'ordre du jour).....	42–43	8
XIII.	Élection du bureau (point 12 de l'ordre du jour)	44	8
XIV.	Adoption du rapport (point 13 de l'ordre du jour).....	45	8
Annexe I	Résolution du Forum mondial de la sécurité routière (WP.1) automatisés dans la circulation routière		9
Annexe II	Stratégie du CTI jusqu'en 2030.....		13

I. Participation

1. Le Forum mondial de la sécurité routière (WP.1) a tenu sa soixante-dix-septième session à Genève, du 18 au 21 septembre 2018 sous la présidence de M^{me} L. Iorio (Italie). Y ont participé des représentants des États membres de la CEE suivants : Allemagne, Autriche, Bélarus, Belgique, Canada, Danemark, Espagne, Fédération de Russie, Finlande, France, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Norvège, Pays-Bas, Royaume-Uni de Grande Bretagne et d'Irlande du Nord, Slovaquie, Suède et Suisse.
2. Des représentants des États non membres de la CEE suivants étaient aussi présents : Algérie, Australie, Brésil, État de Palestine, Inde, Japon, Jordanie, Liban, Maroc, République de Corée, et Tunisie.
3. L'Union européenne et les organisations non gouvernementales ci-après étaient aussi représentées : American Automobile Association (AAA), Association européenne des fournisseurs de l'automobile (CLEPA), Projet EuroMed pour les transports, Conseil européen de la sécurité des transports, Fédération internationale de l'automobile (FIA), Fédération internationale de motocyclisme (FIM), Institute of Road Traffic Education (IRTE), Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA), Organisation internationale de normalisation (ISO), Laser Europe, Towards Zero Foundation et World Bicycle Industry Association (WBIA).
4. Un représentant de la University of South Carolina était aussi présent.

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

5. Le Forum mondial de la sécurité routière (WP.1) a adopté l'ordre du jour de la session (ECE/TRANS/WP.1/164). La Fédération de Russie, la France, le Luxembourg et la Suisse ont entériné les versions française et russe du rapport de la soixante-seizième session (voir document ECE/TRANS/WP.1/163, par. 47).

III. Activités présentant un intérêt pour le Groupe de travail (point 2 de l'ordre du jour)

6. Faute de temps, aucune intervention ni présentation n'a été consacrée à ce point de l'ordre du jour. Les délégations nationales et les organisations internationales ont cependant eu l'occasion de soumettre par écrit des informations concernant des activités et des initiatives nationales en matière de sécurité routière, notamment des modifications intervenues ou prévues dans leur législation sur la sécurité routière ainsi que des informations relatives à des manifestations devant se dérouler avant la prochaine session du Groupe de travail. À ce propos, le Gouvernement de la République de Moldova a soumis le document informel n° 3 et le Projet EuroMed pour les transports a soumis le document informel n° 4.

IV. Convention de 1968 sur la circulation routière (point 3 de l'ordre du jour)

A. Cohérence entre la Convention de 1968 sur la circulation routière et les Règlements techniques concernant les véhicules

7. Le Groupe de travail a examiné le document ECE/TRANS/WP.1/2017/1/Rev.1 (France, Italie et Laser Europe) qui contient une synthèse de toutes les parties pertinentes de la Convention ainsi que les propositions d'amendements déjà adoptées ou à adopter. À la présente session, le Groupe de travail a examiné et corrigé le document ECE/TRANS/WP.1/2017/1/Rev.1 jusqu'au point 61 c du chapitre IV (Dérogations). À la prochaine session, le Groupe de travail devrait poursuivre l'examen du chapitre IV et prendre une

décision concernant toutes les autres dispositions en suspens à l'aide du document ECE/TRANS/WP.1/2017/1/Rev.1. Le Gouvernement de l'Allemagne a informé le Groupe de travail qu'il souhaitait ajouter deux propositions d'amendements dans le document ECE/TRANS/WP.1/2017/1/Rev.1 aux fins d'examen à la prochaine session.

B. Permis de conduire

8. Le secrétariat a informé le Groupe de travail que, outre les versions en français et en russe de la brochure sur le permis de conduire international fondées sur le document ECE/TRANS/WP.1/2014/8/Rev.2, des traductions en langues arabe, chinoise et espagnole étaient aussi disponibles sur le site Web du Groupe de travail. Ce dernier a remercié l'Envoyé spécial du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies pour la sécurité routière d'avoir fourni les ressources financières nécessaires à ces traductions.

9. Le groupe informel d'experts sur les permis de conduire a soumis le document ECE/TRANS/WP.1/2018/1/Rev.1, qui contient une comparaison de trois futurs permis de conduire possibles en présentant les avantages et les inconvénients de chacun d'eux. Ces trois possibilités ont été choisies dans un souci d'harmonisation, de sécurité et pour qu'elles soient acceptables par les Parties contractantes. Par ailleurs, la FIA a présenté une étude sur les coûts et les avantages d'un permis de conduire international amélioré à l'intention des Émirats arabes unis, qui contiendrait des éléments de haute sécurité (document informel n° 7). Les résultats d'une étude qualitative concernant la façon dont le permis de conduire international est utilisé par les automobilistes, entreprise par l'Australian Automobile Association (qui est affiliée à la FIA) sont reproduits dans le document informel n° 8. Le Groupe de travail a examiné les trois options, a noté que plusieurs délégués avaient indiqué leurs préférences pour l'option B et a chargé le groupe informel d'experts d'examiner les observations fournies et, dans la mesure du possible, de les incorporer dans le document ECE/TRANS/WP.1/2018/1/Rev.2, qui sera soumis à la prochaine session.

10. Le Groupe de travail a pris note d'une lettre du Ministre des routes et de l'aménagement urbain de la République islamique d'Iran, qui indique la position de son pays concernant la forme des permis de conduire nationaux et internationaux.

C. Conduite automatisée

11. Le représentant de la Fédération de Russie a fait une déclaration concernant les travaux législatifs que son pays mène actuellement pour autoriser et faciliter la participation dans la circulation de véhicules hautement et entièrement automatisés (par exemple en créant des zones d'essai spéciales et des projets d'infrastructures pilotes).

12. Le représentant de la France, en sa qualité de Président du groupe informel d'experts de la conduite automatisée, a demandé et obtenu une extension de son mandat pour poursuivre les travaux entrepris. Un document consacré aux « activités autres que la conduite » fondé sur les documents informels n° 1 (mai 2018) et n° 4 (mai 2018) sera soumis à la prochaine session sous la cote ECE/TRANS/WP.1/2018/2/Rev.1. Le représentant de la France et le groupe informel d'experts entendent, eux aussi, élaborer un document, inspiré du document ECE/TRANS/WP.1/2018/3, qui porterait sur « les situations dans lesquelles le conducteur manœuvre son véhicule depuis l'extérieur » (voir document ECE/TRANS/WP.1/2018/3/Rev.1).

13. Le document informel n° 9, qui contient un résumé des études consacrées aux incidences des tâches autres que la conduite en cas de passage de la conduite automatisée à la conduite manuelle, a été soumis et présenté par le Conseil européen de la sécurité des transports.

14. Le Groupe de travail a examiné et adopté le document ECE/TRANS/WP.1/2018/4/Rev.2 avec quelques modifications. Le texte final adopté, qui n'a aucun caractère contraignant, est reproduit à l'annexe I et il est intitulé « Résolution du Forum mondial de la sécurité routière (WP.1) sur le déploiement de véhicules hautement et entièrement automatisés dans la circulation routière ». Le Groupe de travail a chargé le secrétariat

d'incorporer les modifications et de soumettre le document ECE/TRANS/WP.1/2018/4/Rev.3 à sa prochaine session, pour information seulement. Le Bélarus, la Belgique, le Canada, la Fédération de Russie, la France et la Suisse se sont proposés d'accélérer les traductions française et russe du document ECE/TRANS/WP.1/2018/4/Rev.3 en soumettant une traduction vérifiée au secrétariat. Ce dernier a été chargé d'explorer les possibilités de faire connaître cette résolution au moyen d'un communiqué de presse ou d'une autre manière.

15. La France a soumis le document informel n° 6 qui contient une proposition de projet d'amendement à l'article 8 de la Convention de 1968 sur la circulation routière. Son représentant a justifié cette proposition en indiquant que le Conseil d'État avait déclaré que les véhicules de niveaux SAE 4 et 5 circulant sur le territoire français ne seraient pas conformes aux obligations du pays en vertu de la Convention 1968 sur la circulation routière. La France a informé le Groupe de travail qu'elle avait l'intention de revoir le document informel n° 6 et de le soumettre à nouveau en mars 2019.

16. Ensuite, le Groupe de travail a procédé à un examen préliminaire du document informel n° 6. La Belgique et la Fédération de Russie ont fait part de leur intention de modifier la Convention de 1968 sur la circulation routière. Le représentant de la Fédération de Russie a précisé que cette modification visait à assurer une base légale à la fois nationale et internationale aux véhicules automatisés, mais aussi à surmonter les difficultés juridiques qui se posent actuellement, à garantir une harmonisation internationale et à parfaitement définir les véhicules automatisés.

17. La Suède estime qu'il faudra envisager des modifications de la Convention à l'avenir mais en insistant sur l'importance de ne pas se consacrer aux questions de responsabilité.

18. L'Allemagne souhaiterait que l'on s'efforce d'harmoniser les dispositions réglementaires internationales dans toute la mesure possible.

19. Le représentant du Royaume-Uni a déclaré que son gouvernement avait décidé que les deux Conventions autorisaient l'utilisation de véhicules de niveaux SAE 4 et 5 et que des modifications supplémentaires n'étaient donc pas nécessaires. Cependant, des précisions seraient souhaitables, comme l'a montré l'utilisation de la résolution telle qu'elle a été adoptée. Il a indiqué que son pays était heureux de travailler sur cette question dans le cadre du groupe informel d'experts de la conduite automatisée (IGEAD). Le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord est lui aussi d'avis que la question de la responsabilité n'est pas du ressort du Groupe de travail.

20. Le Japon a apporté son soutien à l'Allemagne et au Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord.

21. Le représentant du Canada a indiqué que son pays, en sa qualité de Partie contractante à la Convention de 1949 sur la circulation routière, estimait qu'en apportant des précisions aux deux Conventions, on contribuerait à une meilleure harmonisation.

22. Le Groupe de travail a décidé que l'IGEAD devrait entreprendre un examen préliminaire du document informel n° 6.

23. Le WP.1 a pris note des exposés présentés par la Law Commission of England and Wales sur la façon dont le Royaume Uni envisage la réglementation du déploiement des véhicules automatisés et par la National Transport Commission (Australie) sur la réforme de la réglementation des véhicules automatisés en Australie.

V. Convention de 1968 sur la signalisation routière (point 4 de l'ordre du jour)

Groupe d'experts de la signalisation routière

24. Le Président du Groupe d'experts de la signalisation routière a fait part des progrès réalisés par son groupe dans la révision de la Convention de 1968 sur la signalisation

routière et de l'Accord de 1971 la complétant. À cette fin, le Président a soumis le document informel n° 1 qui contient la première ébauche du rapport final. Le Président a sollicité et obtenu l'accord du Forum mondial de la sécurité routière concernant la structure du rapport, lequel sera soumis à la session de mars 2019 du Groupe de travail. Le Président a en outre expliqué les propositions d'amendement contenues dans le document informel n° 1. Le Groupe de travail a félicité le groupe d'experts pour son travail.

25. Le Forum mondial de la sécurité routière a accepté de prolonger le mandat du Groupe d'experts de la sécurité routière jusqu'à la fin juin 2019. D'ici là, le Groupe d'experts devra évaluer et élaborer les recommandations finales concernant les signaux « hors Convention » (qui seront soumises au WP.1 en septembre 2019). Le secrétariat a donc programmé la session finale pour les 20 et 21 juin 2019, pour que le Groupe d'experts ait le temps de soumettre son rapport final.

26. Le secrétariat a rendu compte au Groupe de travail des progrès réalisés dans l'élaboration de la version électronique de la Convention de 1968 sur la signalisation routière (e-CoRSS¹).

VI. Résolution d'ensemble sur la circulation routière (R.E.1) (point 5 de l'ordre du jour)

A. Approche systémique de la sécurité

27. Le Groupe de travail a décidé de poursuivre l'examen du document ECE/TRANS/WP.1/2014/6/Rev.1 qui contient les propositions de la Suède visant à introduire une approche systémique de la sécurité dans la Résolution d'ensemble sur la circulation routière (R.E.1) à sa prochaine session (en commençant par le paragraphe 11.1.4).

28. Le Groupe de travail a examiné un passage du document ECE/TRANS/WP.1/2018/5/Rev.1 préparé par l'Italie, l'Espagne et les États-Unis d'Amérique (Rôle de la sanction et autres mesures complémentaires à caractère contraignant). L'examen de cette question reprendra à la prochaine session en commençant par le 3^e alinéa de la section 2.4.1.3.

B. Propositions d'amendements sur l'inattention au volant

29. Le Groupe de travail a examiné le document ECE/TRANS/WP.1/2017/2/Rev.1 et en poursuivra l'examen à partir de la section 1.5.2.1 (à vérifier par le secrétariat) à la prochaine session.

C. Propositions d'amendements sur les politiques concernant les deux-roues motorisés

30. Le représentant de l'Institute of Road traffic education (IRTE) a présenté un exposé sur les deux-roues motorisés en Asie du Sud-Est en vue de la préparation du document ECE/TRANS/WP.1/2018/6 (et des commentaires correspondants figurant dans le document informel n° 5). Le WP.1 a examiné la question de savoir comment il allait traiter le document ECE/TRANS/WP.1/2018/6 (anciennement document informel n° 4 de mars 2018) et il a invité les délégués à envoyer des observations aux auteurs. La version révisée du document sera soumise à la prochaine session en tant que document sous la cote ECE/TRANS/WP.1/2018/6/Rev.1. Le représentant de l'IRTE a par ailleurs souligné les incohérences en ce qui concerne les combinaisons de couleurs qu'autorise la Convention de 1968 sur la signalisation routière (par exemple les signaux d'obligation ronds qui associent les couleurs rouge et blanc). Le Président du Groupe d'experts a souscrit aux remarques du représentant de l'IRTE et ajouté que cette question avait déjà été soulevée dans le projet de rapport. Le WP.1 en a pris bonne note et a décidé d'examiner cette

¹ Version électronique de la Convention sur la signalisation routière (e-CoRSS).

question au moment d'examiner en mars 2019 les recommandations contenues dans le rapport final, qui ont été formulées par le Groupe d'experts de la signalisation routière.

D. Propositions d'amendements sur les usagers de la route vulnérables

31. Le Groupe de travail a pris note d'une invitation de l'IRTE à participer à une manifestation consacrée aux enquêtes sur les accidents et à la conception des systèmes de gestion des données dans les pays d'Asie du Sud-est, qui devrait se tenir en janvier ou février 2019.

VII. Groupe d'experts du renforcement de la sécurité aux passages à niveau (point 6 de l'ordre du jour)

32. Le secrétariat a informé le Groupe de travail de la suite qui avait été donnée aux recommandations contenues dans le rapport final du Groupe d'experts du renforcement de la sécurité aux passages à niveau, notamment en ce qui concerne la création d'un groupe de travail sur les passages à niveau conjointement par la CEE, l'Union internationale des chemins de fer (UIC) et l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ERA). Le Groupe de travail a pris note des renseignements communiqués (c'est-à-dire qu'aucune organisation extérieure ne s'est montrée intéressée) et a insisté sur la nécessité de renforcer la sécurité aux passages à niveau. Il a encouragé les délégués à soulever des questions relatives aux passages à niveau lors de futures réunions.

VIII. Révision du mandat et du Règlement intérieur du Forum mondial de la sécurité routière (point 7 de l'ordre du jour)

33. Le WP.1 a poursuivi l'examen du document ECE/TRANS/WP.1/100/Add.1/Rev.4 et a révisé la section relative à son mandat jusqu'au paragraphe 1 h). Il poursuivra l'examen de ce document à sa prochaine session.

IX. Objectifs de développement durable : contribution potentielle du WP.1 (point 8 de l'ordre du jour)

34. Le Bureau du Comité des transports intérieurs, soutenu par le secrétariat, a poursuivi l'élaboration de son projet de stratégie jusqu'en 2030 (ECE/TRANS/2019/R.1). Conformément aux décisions prises par le Comité des transports intérieurs (ECE/TRANS/274, par. 17), le Bureau a demandé que a) l'examen de la stratégie soit inscrit à l'ordre du jour des réunions des Groupes de travail jusqu'à la fin de l'année et b) que le projet de stratégie soit diffusé aux gouvernements pour leur en faciliter la consultation. Les membres du WP.1 ont donc examiné le document ECE/TRANS/2019/R.1 et ont fait des observations (voir annexe II).

35. Les pays participant au Projet EuroMed pour les transports (Algérie, État de Palestine, Liban, Jordanie, Maroc, et Tunisie) ont présenté des exposés décrivant les initiatives qu'ils ont prises en matière de sécurité routière et la façon dont ils entendent contribuer aux objectifs de développement durable 3.6 et 11.2 qui concernent la sécurité routière. Ces exposés peuvent être consultés sur le site Web du WP.1. Le WP.1 a remercié les pays participant au projet EuroMed de leur participation et de leur engagement.

X. Définition de « blessure grave » (point 9 de l'ordre du jour)

36. Le WP.1 a pris note d'un exposé concernant une définition des blessures graves présenté par l'Italie. Par ailleurs, le secrétariat du WP.6 a rendu compte de l'état d'avancement des travaux d'élaboration d'une nouvelle version du Glossaire des statistiques de transport. Une nouvelle définition des blessures graves fondée sur le barème

MAIS sera ajoutée en tant que définition parallèle à la définition existante. Le WP.1 a demandé à la Suède de lui communiquer des renseignements sur la façon dont elle applique la définition MAIS à la prochaine session.

XI. Questions diverses (point 10 de l'ordre du jour)

37. Dans la perspective du cinquantième anniversaire de la Convention de 1968 sur la circulation routière et de la Convention de 1968 sur la signalisation routière, le secrétariat a informé le WP.1 de l'éventualité d'organiser une célébration en collaboration avec l'Envoyé spécial du Secrétaire général de l'ONU pour la sécurité routière, qui avait accepté de participer à cette célébration prévue pour le 26 mars 2019 à Genève et de la financer.

38. Le secrétariat a informé le WP.1 de la création du Fonds d'affectation spéciale des Nations Unies pour la sécurité routière (UNRSTF) en avril 2018 et des efforts qui se poursuivent pour le rendre opérationnel. Les réunions inaugurales du Conseil d'orientation et du Comité directeur de l'UNRSTF se sont tenues à la mi-août et de nouvelles sessions sont prévues en novembre 2018.

39. À la dernière session, la Suède a proposé que l'on examine un nouveau point, à savoir la relation entre l'amendement apporté en 2015 à l'article 8 et les possibilités de prendre des mesures efficaces pour réduire le risque que des véhicules automobiles soient utilisés comme armes de terreur (ECE/TRANS/WP.1/163, par. 44). À la présente session, la Suède a décidé de suspendre l'examen de cette question pour l'instant.

40. À la suite de la dernière réunion de « l'équipe spéciale exécutive WP.1/WP.29 » le 17 septembre 2018, son président a rendu compte au WP.1 des derniers faits nouveaux. L'équipe spéciale sera composée d'environ 10 représentants des gouvernements (soit 5 de chaque Groupe de travail) et sera officieusement chargé de préparer la prochaine réunion commune et de centraliser les informations. Elle aura pour premier objectif d'organiser une réunion entre le WP.1 et le WP.29 le 18 février 2019 à Genève. Elle se réunira à nouveau le 15 novembre 2018 à Genève.

41. Le Groupe de travail n'a pas examiné d'autre question.

XII. Date de la prochaine session (point 11 de l'ordre du jour)

42. La prochaine session ordinaire du WP.1 devrait se tenir du 25 au 29 mars 2019 à Genève.

43. Le 18 février 2019, se tiendra à Genève une session spéciale du WP.1 entièrement consacrée à une réunion WP.1/WP.29 pour dresser la liste (qui n'a pas encore été arrêtée) des questions d'intérêt commun (provisoirement activités autres que la conduite et questions de terminologie).

XIII. Élection du bureau (point 12 de l'ordre du jour)

44. Le Groupe de travail a élu son bureau pour la période mars 2019 à septembre 2020. M^{me} L. Iorio (Italie) a été réélue Présidente et MM. D. Mitroshin (Fédération de Russie) et J. Valmain (France) réélus Vice-Présidents.

XIV. Adoption du rapport (point 13 de l'ordre du jour)

45. Le Groupe de travail a adopté le rapport de sa soixante-dix-septième session.

Annexe I

Résolution du Forum mondial de la sécurité routière (WP.1) sur le déploiement de véhicules hautement et entièrement automatisés dans la circulation routière

I. Préambule

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

a) Notant que la Convention sur la circulation routière conclue à Genève, le 19 septembre 1949, et la Convention sur la circulation routière conclue à Vienne, le 8 novembre 1968, ont eu une incidence importante sur la définition des législations et des réglementations nationales en matière de circulation routière et ont sensiblement amélioré la sécurité routière ;

b) Constatant les progrès continus des technologies automobiles et numériques, qui pourraient améliorer la sécurité routière, notamment grâce au déploiement de véhicules hautement et entièrement automatisés dans la circulation routière ;

c) 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 technologies offrant des avantages considérables ;

d) Conscient des possibilités qu'offrent ces technologies pour contribuer à la réalisation des objectifs de développement durable des Nations Unies, grâce à l'amélioration de la sécurité routière, au développement de la mobilité inclusive (notamment en faveur de ceux qui ne peuvent pas conduire un véhicule à moteur actuellement) et à l'élaboration de stratégies pour des déplacements sûrs et efficaces favorisant la croissance et la gouvernance socioéconomiques ;

e) Notant la nécessité de donner des orientations pour faciliter le déploiement mondial, en toute sécurité, de véhicules hautement et entièrement automatisés dans la circulation routière ; a élaboré et adopté la présente résolution le 20 septembre 2018.

II. Champ d'application

2. La présente résolution :

a) A pour objet de guider les Parties contractantes 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, en ce qui concerne le déploiement en toute sécurité de véhicules hautement et entièrement automatisés dans la circulation routière, afin d'améliorer la sécurité routière, faciliter la mobilité et soutenir les progrès socioéconomiques ;

b) Contient des recommandations complémentaires qui vont dans le sens des principes de sécurité routière de la Convention sur la circulation routière de 1949 et de la Convention sur la circulation routière de 1968, qui visent à faciliter le déploiement mondial, en toute sécurité, de véhicules hautement et entièrement automatisés dans la circulation routière ;

c) Évoluera à mesure que la technologie progressera et que l'expérience et les données s'accumuleront en ce qui concerne l'utilisation de véhicules hautement et entièrement automatisés dans la circulation routière. Par conséquent, l'inclusion explicite

d'une recommandation dans la présente résolution ne doit pas être interprétée comme excluant implicitement tout autre principe ou sujet ;

d) Tient compte du rôle de l'être humain dans la circulation de véhicules hautement et entièrement automatisés ;

e) Contient des recommandations au niveau mondial pour une interaction en toute sécurité entre les véhicules hautement et entièrement automatisés et tous les usagers de la route ;

f) Peut en outre faciliter l'élaboration, sous l'égide du Forum mondial de la sécurité routière (WP.1), de nouvelles mesures relatives au déploiement en toute sécurité de véhicules hautement et entièrement automatisés dans la circulation routière.

III. Définitions

3. Aux fins de la présente résolution, on entend par :

a) « Système de conduite automatisé » la combinaison de matériels et de logiciels permettant d'assurer le contrôle dynamique d'un véhicule de manière durable ;

b) « Contrôle dynamique » l'exécution de toutes les fonctions opérationnelles et tactiques en temps réel nécessaires au déplacement du véhicule. Il s'agit notamment du contrôle du déplacement latéral et longitudinal du véhicule, de la surveillance de l'environnement routier, des réactions aux événements survenant dans la circulation routière ainsi que de la préparation et du signalement des manœuvres ;

c) « Domaine de conception fonctionnelle » les conditions environnementales et géographiques, la période de la journée, les conditions de circulation, les infrastructures, les conditions météorologiques et les autres conditions dans lesquelles un système de conduite automatisé est expressément conçu pour fonctionner ;

d) « Véhicule hautement automatisé » un véhicule équipé d'un système de conduite automatisé. Ce système de conduite automatisé fonctionne dans un domaine de conception fonctionnelle particulier durant une partie ou la totalité du trajet, sans besoin d'intervention humaine pour assurer la sécurité routière ;

e) « Véhicule entièrement automatisé » un véhicule équipé d'un système de conduite automatisé. Ce système de conduite automatisé fonctionne sans aucune limite liée à un quelconque domaine de conception fonctionnelle durant une partie ou la totalité du trajet, sans besoin d'intervention humaine pour assurer la sécurité routière ;

IV. Recommandations concernant les systèmes de conduite automatisés des véhicules hautement et entièrement automatisés

4. Les systèmes de conduite automatisés dont sont équipés les véhicules hautement et entièrement automatisés devraient :

a) Privilégier la sécurité routière ;

b) Surveiller la circulation environnante et interagir en toute sécurité avec celle-ci ;

c) S'efforcer de tolérer en toute sécurité les erreurs imputables aux occupants du véhicule, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de celui-ci, ainsi qu'aux autres usagers de la route, afin de réduire au minimum les éventuelles conséquences de telles erreurs ;

d) Suivre les règles de circulation, en particulier celles qui concernent :

i) L'interaction en toute sécurité avec les autres usagers de la route ;

ii) Le respect des consignes des forces de l'ordre et des personnes autorisées à diriger la circulation ;

- iii) Le maintien de la fluidité et de la sécurité de la circulation ;
- e) Ne fonctionner que dans leur domaine de conception fonctionnelle ;
- f) Pouvoir assurer des conditions de sécurité routière maximales lorsque le véhicule doit ou devrait s'immobiliser en cours de trajet, par exemple en cas de défaillance du système de conduite automatisé ou d'un autre système du véhicule ;
- g) Réagir à des situations imprévues d'une façon qui réduise au minimum le danger pour les occupants du véhicule et les autres usagers de la route ;
- h) Communiquer avec leurs utilisateurs et les autres usagers de la route de manière claire, efficace et cohérente, en fournissant suffisamment d'informations sur l'état du système et ses intentions et en permettant d'interagir de manière appropriée ;
- i) Avertir comme il se doit leurs utilisateurs, de manière claire et efficace, lorsque le véhicule quitte son domaine de conception fonctionnelle ;
- j) Fonctionner d'une manière qui permet de contrôler s'ils exercent ou exerçaient un contrôle dynamique ou non ; et
- k) Pouvoir être désactivés en toute sécurité.

V. Recommandations concernant les utilisateurs de systèmes de conduite automatisés équipant des véhicules hautement et entièrement automatisés

5. Les utilisateurs de systèmes de conduite automatisés équipant des véhicules hautement et entièrement automatisés devraient :

- a) Être informés et conscients, avant de commencer un trajet, de la manière appropriée d'utiliser le véhicule ;
- b) Satisfaire aux conditions requises pour utiliser le véhicule en toute sécurité et suivre les instructions d'utilisation ;
- c) Pouvoir communiquer avec le véhicule ;
- d) Savoir si, et quand, il est nécessaire d'exercer le contrôle dynamique du véhicule pour effectuer un trajet. Si le conducteur du véhicule est obligé d'exercer le contrôle dynamique, ou choisit de le faire, il doit :
 - i) Posséder le permis de conduire requis ; et
 - ii) Respecter le code de la route ;
- e) Respecter la législation en toutes circonstances pour ne pas compromettre la sécurité routière, qu'ils exercent un contrôle dynamique ou qu'ils utilisent le système de conduite automatisé.

VI. Autres recommandations

6. Les gouvernements devraient envisager :

- a) De s'employer à faire mieux connaître et comprendre l'utilisation en toute sécurité des véhicules hautement et entièrement automatisés pour faire en sorte que le public bénéficie des avantages possibles qu'offrent ces véhicules en matière de sécurité et de mobilité ainsi que sur le plan socioéconomique ;
- b) D'adopter des politiques conformes à leur réglementation sur la protection de la vie privée, eu égard aux données nécessaires aux évaluations concernant :
 - i) Les incidences de l'utilisation de véhicules hautement et entièrement automatisés sur la sécurité, pour faire avancer la technologie et la réglementation en la matière ;

- ii) Les causes des incidents de circulation routière impliquant des véhicules hautement et entièrement automatisés, comme les collisions ou les infractions aux règles de circulation, afin de régler les questions juridiques ;
- c) De se pencher sur les mesures de sécurité, notamment en matière de cybersécurité, de nature à garantir le bon fonctionnement des systèmes de conduite automatisés dans les véhicules hautement et entièrement automatisés ; et
- d) D'intégrer les recommandations de la présente résolution dans leurs cadres juridiques et politiques nationaux relatifs à la circulation routière, d'une manière adaptée aux particularités nationales, en collaboration avec la société civile et l'industrie automobile.

VII. Recommandation finale

Cette résolution sera révisée et mise à jour périodiquement pour tenir compte des évolutions technologiques et/ou réglementaires concernant les véhicules hautement et entièrement automatisés.

Annexe II

Stratégie du CTI jusqu'en 2030

Le Forum mondial de la sécurité routière (WP.1) se félicite de l'occasion qui lui est donnée de faire des commentaires sur le document ECE/TRANS/ 2019/R.1 (ébauche de la stratégie du CTI). Dans l'ensemble, le document est de très bonne qualité, précieux et utile. Le WP.1 souhaiterait que la nouvelle version du document tienne compte des remarques ci-dessous :

- Même si la stratégie du CTI demande aux organismes chargés de réglementer le transport de collaborer avec les organismes chargés de réglementer les télécommunications, elle doit reconnaître que pour que les transports soient efficaces, les premiers doivent collaborer avec les organismes socioéconomiques, notamment les services de l'aménagement du territoire ;
- Étant donné que le CTI souhaite devenir un organisme global, ses processus doivent être réellement globaux (notamment ses systèmes de vote, d'interprétation et de traduction). Si le CTI a pour ambition de devenir un centre mondial et régional, il doit associer les Commissions régionales à ses travaux ;
- Les couloirs de transport routier (par exemple le projet concernant les liaisons de transport Europe-Asie (LTEA)) doivent obligatoirement intégrer un élément de sécurité routière ;
- Incorporation directe de renvois aux travaux du WP.1 (semblables aux renvois à l'OMI ou à l'OACI) ;
- Étant donné qu'il s'agit d'un document qui porte sur le long terme, ajouter des renvois (dans la section « vision ») aux travaux en cours concernant les véhicules automatisés ;
- Le WP.1 devrait s'occuper des questions concernant la sécurité routière (par exemple usagers de la route vulnérables ou inattention au volant) en mettant la technologie au service de la réglementation de la sécurité routière ;
- La conduite automatisée (domaine d'action prioritaire) nécessite une réflexion que le WP.1 est à même de mener ;
- La stratégie du CTI doit reconnaître que les nouvelles technologies auront de grands avantages mais devront être mises en œuvre sur la durée, ce qui entraînera une période de transition (par exemple, face aux véhicules automatisés, les cyclistes et les piétons seront particulièrement vulnérables) ;
- Le document devrait davantage reconnaître que d'importantes ressources sont consacrées (par l'intermédiaire de nombreux groupes informels d'experts) aux travaux des Groupes de travail ; sans ces ressources, ces travaux ne pourraient pas avancer aussi rapidement ;
- La mise en œuvre des instruments juridiques de la CEE devrait être renforcée par un recours accru à des instruments non contraignants ainsi qu'à d'autres mécanismes, par exemple des moyens de promotion ;
- La sécurité routière devrait être correctement représentée dans le document ;
- L'intégration sociale (grâce à la mobilité sûre) devrait être mentionnée ;
- Tous les pays (et pas seulement les pays à haut revenu) devraient pouvoir disposer de véhicules sûrs ;
- L'expression « favoriser le soutien » à la page 11 devrait être précisée ;
- En plus des instruments juridiques contraignants, la stratégie devrait aussi prendre en considération des instruments non contraignants comme les résolutions sur la signalisation routière ;

- La notion de « vision » n'est pas assez stimulante parce qu'il manque l'attrait de la nouveauté ;
 - La section « vision » devrait être revue (la vision n'est pas un objectif !) ;
 - Les sections portant sur les mesures à prendre ne semblent pas bien équilibrées ;
 - En ce qui concerne les véhicules automatisés, le document se contente de décrire la situation actuelle au lieu d'anticiper l'avenir ;
 - L'automatisation des véhicules est une priorité mais la sécurité routière aussi.
-