



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

**Document de travail sur les éventuelles autres activités
du conducteur pendant le fonctionnement d'un système
de conduite automatisé**

**Communication des Gouvernements britannique, espagnol, français,
japonais et néerlandais**

Le présent document vise à contribuer à une ébauche annotée d'un document d'orientation sur les activités autres que la conduite du conducteur d'un véhicule hautement automatisé.



I. Contexte

1. Dans le rapport de sa soixante-quinzième session, le Forum mondial de la sécurité routière (WP.1) rappelle que, à sa session précédente, il avait convenu de principes dans le contexte du paragraphe 6 de l'article 8 de la Convention de 1968, à savoir sa première phrase : « Le conducteur d'un véhicule doit éviter toute activité autre que la conduite. ». En outre, il convient de noter la disposition comparable de l'article 10 de la Convention de 1949, qui stipule : « Tout conducteur [...] doit conduire de manière raisonnable et prudente. ».
2. À sa soixante-quinzième session, le WP.1 a convenu qu'aucun amendement à l'une ou l'autre convention n'était nécessaire pour le moment. Il a également convenu que les « autres activités » mentionnées dans les principes devaient être mieux précisées, en particulier en ce qui concernait les activités susceptibles de compromettre la sécurité routière ou de mettre en péril les usagers de la route. Le WP.1 a décidé de commencer à travailler à l'élaboration d'une série de recommandations sur le sujet. Le groupe informel d'experts de la conduite automatisée a été invité à élaborer une proposition.
3. Le présent projet de document vise à formuler des recommandations sur l'interprétation plus détaillée de l'exigence formulée dans les conventions, selon laquelle le conducteur doit réduire au minimum les activités autres que la conduite dans le cadre des efforts visant à prévenir les dangers pour la sécurité routière. Cependant, il s'agit aussi d'un document de travail visant à étudier les principes de base régissant les types de comportements adaptatifs des conducteurs que les conventions n'interdisent pas, ce qui ne doit pas être compris comme indiquant que ces activités sont sûres. Par conséquent, les pays peuvent souhaiter imposer à leur guise d'autres réglementations nationales.

II. Principes et méthodes

4. Les deux principes énoncés dans le rapport de la soixante-quinzième session du WP.1 sont reproduits ci-après :

« Lorsque le véhicule est conduit par des systèmes embarqués qui ne nécessitent pas d'activité de conduite de la part du conducteur, celui-ci peut se livrer à des activités autres que la conduite à condition que :

Principe 1 : Ces activités n'empêchent pas le conducteur de prendre la direction du véhicule si les systèmes embarqués l'exigent ; et

Principe 2 : Ces activités soient compatibles avec les prescriptions relatives à l'emploi et aux fonctions des systèmes embarqués. ».
5. Il est assez facile de comprendre la portée du premier principe : chaque fois que le système automatisé demande au conducteur de prendre en charge la conduite, il doit être en mesure de le faire. La pratique d'autres activités se heurte ici à un premier obstacle.
6. Pour faciliter la compréhension et les débats de la session extraordinaire de décembre du WP.1, on utilisera ci-après l'expression « niveau d'automatisation » en se référant à la définition de ces niveaux par la Society of Automotive Engineers (Société des ingénieurs automobiles, SAE).
7. La compréhension du premier principe est évidente lorsque l'on parle du niveau 3 d'automatisation (conduite automatisée conditionnelle), car lors d'un trajet plusieurs demandes de prise de contrôle du véhicule peuvent émaner du système dans le cadre de sa conception fonctionnelle. Mais ce premier principe peut également s'appliquer aux systèmes automatisés de niveau 4 (conduite hautement automatisée), avec lesquels le conducteur doit pouvoir reprendre le contrôle dynamique du véhicule en cas de sortie du cadre de la conception fonctionnelle du système. Le conducteur, conformément à son devoir permanent de réduire au minimum les activités autres que la conduite, doit adapter davantage (c'est-à-dire réduire) ses activités secondaires pour poursuivre le trajet en toute sécurité.

8. Si le conducteur ne reprend pas le contrôle dynamique du véhicule à la suite d'une demande du système, le véhicule doit effectuer une manœuvre à risque minimal visant à minimiser le danger pour les occupants du véhicule et les autres usagers de la route. La sécurité routière n'est donc pas menacée, ce qui est la conséquence la plus importante.

9. La comparaison des deux niveaux/situations permet de comprendre immédiatement que l'on peut envisager davantage d'autres activités dans la deuxième situation (niveau 4) que dans la première (niveau 3), en gardant toujours à l'esprit que le critère principal qui guide la décision du conducteur d'adapter son comportement au niveau d'automatisation et d'efficacité des systèmes de sécurité est la sécurité routière.

10. En ce qui concerne le deuxième principe, qui met en évidence la cohérence entre ces autres activités et « les prescriptions relatives à l'emploi et aux fonctions des systèmes embarqués », on doit se demander quelles sont les limites au-delà desquelles la sécurité routière pourrait se trouver compromise ou les usagers de la route menacés.

III. Vers une typologie des « autres activités »

11. Il est regrettable que la communication publicitaire des constructeurs insiste fréquemment sur la possibilité d'entreprendre d'autres activités lorsque le véhicule est équipé de systèmes de conduite automatisés (ADS), quel que soit le niveau de ces systèmes. De plus, les conducteurs exécutent habituellement de nombreuses autres activités lorsqu'ils conduisent des véhicules non automatisés et s'attendent à pouvoir en faire davantage lorsqu'ils utilisent un véhicule automatisé. L'objectif du présent document de travail est d'ouvrir la voie à une automatisation complète en élaborant une compréhension commune sur ce point. À sa soixante-quinzième session, le WP.1 a confirmé que les deux principes seraient appliqués par les États parties à la Convention de Vienne et examinés ou suivis par ceux qui appliquent la Convention de Genève.

12. Toutes les Parties contractantes à la Convention de Vienne appliquent le paragraphe 6 de son article 8, mais la situation juridique n'est pas encore pleinement harmonisée entre elles en ce qui concerne les autres activités. Par exemple, la plupart des Parties contractantes interdisent l'utilisation d'un appareil mobile tenu à la main, alors que d'autres ne le font pas (bien qu'elles puissent appliquer d'autres règles qui constituent une interdiction effective). Les Parties contractantes à la Convention de Genève sont dans une situation similaire : quoique cette convention ne l'exige pas, un grand nombre d'entre elles interdisent aux conducteurs de tenir à la main un appareil mobile pendant qu'ils conduisent.

13. Le présent document de travail n'a pas pour objectif de tenter d'harmoniser ces différentes situations, mais plutôt de définir l'enveloppe commune des autres activités en fonction du niveau d'automatisation. Les technologies sont susceptibles d'être mises au point pour répondre aux besoins du marché mondial, mais il peut être approprié de tenir compte au niveau de chaque pays des différences dans la façon dont ces technologies sont utilisées dans le contexte national.

IV. Ce que pensent les constructeurs automobiles des « autres activités »

14. a) Il s'agit d'un sujet très important pour les constructeurs automobiles. Selon eux, la conduite automatisée et les technologies sous-jacentes ont un grand potentiel pour améliorer la sécurité routière tout en offrant de nouvelles possibilités pour les déplacements ;

b) Libérer le conducteur de la nécessité d'exercer un contrôle dynamique (c'est-à-dire opérationnel et tactique) pendant le fonctionnement du système de conduite automatisé pourrait lui permettre de se livrer à d'autres activités en toute sécurité pendant cette période sans compromettre sa capacité de reprendre le contrôle chaque fois que le système demanderait de passer du mode automatisé au mode manuel. En effet, les activités non liées à la conduite peuvent également prévenir la survenue d'états du conducteur qui réduisent sa capacité de conduite, en évitant les effets négatifs d'un faible niveau d'activité

du conducteur et de la sous-charge mentale qui en découle (voir Neubauer *et al.* 2012 ; Young & Stanton 2002) ;

c) L'industrie automobile propose une définition des autres activités en tant qu'« activités secondaires, à savoir des activités dans le contexte de la conduite automatisée ou autonome (niveaux 3 à 5) allant au-delà de l'utilisation, par exemple, de la radio, des instruments de navigation, de la climatisation ou du chauffage, etc. qui est aujourd'hui acceptée dans le cadre de la conduite manuelle ou assistée » ;

d) Les constructeurs ont défini une stratégie générale en ce qui concerne les activités secondaires dans le contexte des systèmes de conduite automatisée (c'est-à-dire les systèmes de niveau 3 et ceux de niveau 4 avec lesquels une intervention du conducteur est nécessaire lorsque les conditions d'utilisation du système ne sont plus réunies) :

i) Cette stratégie générale est la suivante :

- Mettre l'accent sur les écrans de communication intégrés aux véhicules (dits « systèmes d'info-divertissement ») pour la pratique d'activités secondaires, commandés depuis le siège du conducteur ;
- Élaborer, sous leur seul contrôle, des solutions intégrées embarquées en vue de la pratique d'activités secondaires ;
- Faire en sorte que, en cas de demande de reprise, les activités secondaires soient automatiquement interrompues par le système (c'est-à-dire que la projection sur l'écran disparaisse instantanément et remplacée par la demande de reprise du contrôle) ;
- Faire en sorte que le système d'automatisation garantisse un délai suffisant pour que le conducteur puisse reprendre le contrôle à temps ;

ii) Exemples d'activités secondaires dans le cadre de la conduite automatisée : il est possible de penser que les activités secondaires qui n'empêchent pas le conducteur de répondre à une demande de reprise du contrôle puissent être considérées comme « autorisées ». Dans le cas des véhicules à automatisation conditionnelle, les activités secondaires complexes, de celles qui exigent un niveau élevé d'implication physique et/ou cognitive et qui ont donc une incidence importante sur la capacité du conducteur à reprendre le contrôle du fonctionnement du véhicule, ne seraient pas autorisées. En revanche, les activités secondaires simples ou ne nécessitant pas un niveau élevé d'implication physique ou cognitive devraient être permises pendant le fonctionnement du système de conduite automatisé. Actuellement, celles-ci pourraient comprendre :

- L'utilisation du système d'info-divertissement du véhicule, situé verticalement par rapport au conducteur, pour des activités non liées à la conduite du véhicule (vidéo, utilisation de la messagerie électronique ou d'Internet, bavardage vidéo en ligne, réunions par Skype avec bureau partagé, etc.) ;
- L'utilisation d'appareils électroniques portatifs grand public (smartphone ou tablette) reliés physiquement ou électroniquement (par exemple au moyen d'une application logicielle ou d'autres mesures) au système d'info-divertissement du véhicule et pouvant être commandés par l'interface homme-machine du véhicule ;
- L'utilisation d'appareils électroniques portatifs grand public (smartphone ou tablette) et de lecture (livres ou journaux) non reliés au système d'info-divertissement du véhicule serait éventuellement à envisager si des études montrent que c'est sans danger ;

iii) Il serait souhaitable de mener des études supplémentaires pour déterminer quelles activités secondaires n'ont pas d'incidence négative sur la capacité du conducteur à reprendre le contrôle dynamique du véhicule ;

e) Stratégie générale du constructeur en ce qui concerne les activités secondaires dans le contexte des systèmes de conduite autonomes (c'est-à-dire certains systèmes de niveau 4 et les systèmes de niveau 5) :

- Explication préliminaire : Les systèmes de niveau 4 (conduite hautement automatisée) dans ce contexte doivent être compris comme ceux dans lesquels l'intervention conventionnelle du conducteur dans les aspects dynamiques de la conduite n'est plus nécessaire tant que le système de conduite automatisée fonctionne dans son domaine de conception fonctionnelle (la distraction n'est plus un problème de sécurité) ;

f) Ces systèmes peuvent informer le conducteur avec un délai suffisamment long lorsqu'ils approchent des limites de leur domaine de conception fonctionnelle. Par conséquent, une limitation des activités secondaires peut ne pas être appropriée dans le cas de ces systèmes de niveau 4. Au fond, cela signifie que, pour ces systèmes, le conducteur pourrait aussi dormir (par exemple avec une alarme qui se déclencherait plusieurs minutes avant que les limites du domaine de conception fonctionnelle soient atteintes) ;

g) La consommation d'alcool est un sujet plus délicat ; en théorie, le conducteur d'un véhicule hautement automatisé pourrait consommer de l'alcool. Toutefois, si le conducteur doit reprendre le contrôle du véhicule (par exemple à la fin d'un domaine de conception fonctionnel), pour qu'il puisse le faire légalement son alcoolémie doit être inférieure aux limites nationales. Des questions telles que la quantité d'alcool consommée et la durée du trajet en mode automatisé entreraient en ligne de compte ;

h) Toutefois, ces systèmes ne sont actuellement pas visés par les règlements techniques relatifs aux homologations du WP.29. Ces concepts peuvent néanmoins être examinés dans le cadre du WP.1 lorsqu'il est question de fonctionnalités de niveau supérieur dans les véhicules ;

i) Il est important de souligner que les constructeurs ont réfléchi de manière approfondie à la question primordiale des véhicules hautement ou entièrement automatisés. Il est possible ou probable que les constructeurs chercheront à protéger leur réputation en concevant des systèmes d'info-divertissement de manière qu'ils puissent intégrer en toute sécurité la plupart des autres activités, qui prendront fin immédiatement en cas de demande de reprise du contrôle émanant du système de conduite automatisé. Il sera important que l'efficacité de ces systèmes soit clairement démontrée et vérifiée de manière indépendante ;

j) Toutefois, les autorités publiques demeurent responsables de la manière dont les principes s'appliqueront, indépendamment des moyens que les constructeurs proposeront pour apporter leur aide en la matière. De plus, certaines activités devront être prises en compte : lorsque le système de conduite automatisée est activé (par exemple sur une autoroute), est-il possible de manger un sandwich, de boire un café ou de fumer une cigarette en toute sécurité, voire d'accomplir plusieurs de ces tâches en même temps ? Quelle que soit l'aide que les constructeurs sont prêts à apporter aux pouvoirs publics en ce qui concerne les autres activités, les décisions définitives resteront entre les mains de ces derniers ;

k) Une expérience pratique de ces systèmes automatisés et notamment de l'interface entre le conducteur et le véhicule est nécessaire. Il devrait y avoir une interface homme-machine clairement définie qui fournit au conducteur des messages en cas de danger pour la sécurité. Une harmonisation des messages de l'interface homme-machine relatifs à la sécurité pourrait être utile pour éviter de surprendre les conducteurs. Il peut sembler raisonnable d'autoriser l'utilisation du système d'info-divertissement comme support privilégié des messages de l'interface homme-machine, sous réserve que cet interface ait la priorité. Mais cela devra être déterminé à l'avenir. Pour le moment, cette stratégie semble raisonnable. Des recherches sur les résultats fonctionnels des interfaces homme-machine sont nécessaires et pourront encore améliorer la sécurité routière.

V. Avis des Parties contractantes sur les « autres activités » et sur la marche à suivre

15. Lors de la huitième réunion du groupe informel d'experts de la conduite automatisée, tenue à Paris à la mi-novembre, les représentants des Parties contractantes se sont généralement prononcés en faveur d'une stratégie commune dans ce domaine, en évitant des lignes directrices ou des mesures trop détaillées. En outre, certaines Parties contractantes sont déjà assez avancées dans le processus d'application de telles directives. **Le meilleur moyen de rester fidèle à leurs vues est de fournir les informations recueillies lors du tour de table organisé à l'occasion de la huitième réunion du groupe informel, sur la base de l'examen du document IGEAD-08-03 :**

a) L'Espagne a soutenu qu'il convenait de s'en tenir à une évolution globale sur les principes. Un niveau de détail trop fin ne convenait pas pour traiter une technologie qui n'existait pas encore. Le WP.1 devait rester à des généralités et mettre l'accent sur ce qui semblait le plus important, par exemple recommander au WP.29 de développer le contrôle des conducteurs. L'Espagne autoriserait l'utilisation d'appareils portatifs à partir du niveau 3 pour promouvoir les flottes automatisées ;

b) Selon le Royaume-Uni, les fonctions « prescrites » permettant aux conducteurs d'entreprendre d'autres activités en toute sécurité ne devaient pas être fournies exclusivement par les constructeurs. Afin de garantir que la concurrence puisse s'exercer, des tiers devaient être en mesure de fournir des systèmes à installer sur des véhicules après livraison. Il n'était pas prévu, à ce stade, de lever l'interdiction frappant les appareils portatifs, en raison du risque d'effets négatifs sur le comportement des conducteurs de véhicules conventionnels (ces appareils pouvant être branchés sur des systèmes embarqués mais non tenus en main (ni manipulés)). Cela pourrait changer lorsque la plupart des véhicules seraient hautement ou entièrement automatisés. Il en allait de même pour la possibilité de dormir, en raison de la brièveté des trajets au Royaume-Uni, afin d'éviter tout effet négatif sur la fluidité du trafic. Le Royaume-Uni a également mentionné les travaux du projet Advanced Human Factors Evaluator for Automotive Demand (AHEAD) du Massachusetts Institute of Technology, qui mettaient en évidence la nécessité de gérer l'attention des conducteurs afin d'obtenir le « point idéal » où un conducteur est suffisamment vigilant pour pouvoir reprendre le contrôle du véhicule, mais pas occupé au point de ne pas pouvoir répondre aux demandes du système ;

c) Le Japon appuyait les principes, dont la formulation était acceptable et qui constituaient une base pour les débats futurs. Toutefois, ils ne devaient pas être trop détaillés, car il fallait permettre l'élaboration des technologies qui arriveraient sur le marché. En outre, il fallait tenir compte de la situation au niveau national. Le Japon pouvait avoir une législation différente en ce qui concernait les autres activités. Le contrôle des conducteurs, la reconnaissance du mode de conduite de l'extérieur du véhicule (en vue de la répression par la police) ainsi que la manière d'enregistrer l'activation du mode automatisé par le conducteur pouvaient être des points à discuter pour l'établissement de directives ;

d) La Finlande a indiqué que, dans le document de l'OICA, sa seule observation porterait sur le recours aux systèmes fournis par les constructeurs pour contrôler la distraction des conducteurs, pour les mêmes raisons que celles évoquées par le Royaume-Uni. La Finlande a indiqué qu'elle ferait également preuve de prudence en ce qui concernait les dispositifs connectés aux systèmes embarqués au moyen d'une application, même si le document de l'OICA évoquait désormais la possibilité de les autoriser aussi. D'une manière générale, la Finlande suggérait que les responsabilités du conducteur soient définies avec prudence, afin de garantir que le véhicule ne se repose pas sur le conducteur pour exécuter exactement ce qui était stipulé par la législation. Il convenait de s'assurer que le véhicule puisse tolérer les erreurs humaines, en ce sens que si le conducteur commettait une erreur, le véhicule devait pouvoir la corriger. À cet égard, l'objectif devait être de maximiser la sécurité routière et d'exploiter pleinement le potentiel des nouvelles technologies ;

e) La Suède considérait le document de l'OICA comme un bon point de départ pour la suite des débats. Elle estimait que les principes énoncés dans le présent document ne concernaient que le niveau 3 et non le niveau 4. De plus, il convenait de différencier

nettement les activités permises selon les niveaux. Le niveau 3 devait correspondre à une responsabilité partagée entre le véhicule et le conducteur. Il n'était pas possible de faire porter l'intégralité de la « responsabilité » au conducteur. En tant qu'organismes de réglementation, il n'était pas possible de dire en détail ce qui était permis et ce qui ne l'était pas (point idéal). Il convenait donc de responsabiliser davantage les constructeurs au sujet de la sûreté de leurs systèmes. Avec le niveau 4, quel que soit le scénario, il devait être possible de mener une grande variété d'activités secondaires. Il était nécessaire d'avoir la preuve qu'il était possible d'utiliser sans danger le niveau 3 dans certaines conditions (haute vitesse) ;

f) La Belgique soutenait la Finlande et la Suède. La Belgique a observé que les différences entre les niveaux 3 et 4 n'étaient pas suffisamment claires ;

g) La Suisse appuyait les Parties contractantes précédentes. Son représentant a déclaré qu'il fallait préciser si le conducteur devait réagir rapidement ou non. Il était nécessaire de connaître le temps nécessaire pour répondre à une demande de reprise du contrôle ainsi que les risques en l'absence de réaction (quelle était la manœuvre à risque minimal et quelles en étaient les conséquences possibles ?). Davantage d'activités pouvaient être autorisées pour certains systèmes, par exemple avec un pilote d'embouteillage du niveau 3, conçu pour fonctionner sur autoroute à basse vitesse. Au niveau 4, presque toutes les activités pouvaient être autorisées ;

h) De l'avis de l'Allemagne, le document IGEAD-08-03 (OICA) constituait une bonne base de discussion. La méthode adoptée consistant à faire la distinction entre automatisé et autonomie était correcte. Néanmoins, il demeurait quelques questions. Autoriser de lire des livres posait problème, et plus encore de dormir ; l'Allemagne hésiterait à intégrer ces activités dans les directives définitives. En ce qui concernait les principes relatifs aux tâches secondaires, il convenait de se concentrer sur les questions générales. En outre, l'Allemagne recommandait de communiquer aux collègues du WP.29 les questions nécessitant un examen ;

i) Les Pays-Bas appuyaient l'Allemagne et considéraient également que le présent document constituait un bon point de départ pour la discussion. Il était urgent de prendre des décisions dans ce domaine car les premières voitures de niveau 3 faisaient leur apparition. À défaut de réponse rapide, cela conduirait à des décisions binaires au niveau national. Peut-être convenait-il de préciser la responsabilité du conducteur. Quelle devait être la responsabilité du conducteur dans certaines conditions de conduite automatisée ? Selon la réponse, le conducteur pouvait être autorisé ou non à mener des activités secondaires. L'intensité de la distraction était importante et les connaissances scientifiques dans ce domaine devaient être utilisées. Par exemple, la vigilance du conducteur devait être plus élevée en ville que sur autoroute. En ce qui concernait les principes généraux, il convenait de trouver un point d'équilibre entre les situations extrêmes ; de différencier les situations dans lesquelles le conducteur devait être le recours de celles dans lesquelles le véhicule devait être le recours. Il fallait définir les niveaux de responsabilité du conducteur du point de vue du conducteur, compte tenu des niveaux d'automatisation définis par la SAE. Une plaque d'immatriculation caractéristique pour les véhicules automatisés et de nouveaux feux (bleus ?) lorsque l'automatisation était active aideraient à faire accepter celle-ci ;

j) La France a déclaré qu'il était nécessaire de progresser rapidement sur cette question. Avec certains systèmes, certaines activités secondaires seraient probablement possibles. Il serait stupide d'interdire des activités alors qu'on savait que certains conducteurs prendraient des libertés. La France mettrait très probablement en œuvre des mesures réglementaires et ne se contenterait pas de simples directives. Elle n'avait pas de position définitive pour l'instant sur ces questions, qui étaient traitées au plus haut niveau politique. La France a également souligné qu'il était nécessaire de pouvoir détecter de l'extérieur que la voiture était en mode automatisé, notamment pour permettre à la police de distinguer les conducteurs autorisés à effectuer certaines autres activités de ceux qui ne l'étaient pas parce qu'ils étaient en mode manuel ;

k) La CLEPA appuyait la méthode décrite dans ce document. Il était préférable d'établir des principes généraux plutôt que de dresser une liste exhaustive des autres activités. Pour tenir compte des considérations mentionnées au cours de la réunion, peut-être certaines grandes catégories d'activités pouvaient-elles être décrites. Les constructeurs pourraient alors se référer à ces grandes catégories, ce qui était conforme à leur point de vue décrit à la section 4 du présent document.

VI. Premières conclusions

16. a) Les résultats préliminaires des consultations menées dans le cadre du Groupe informel d'experts de la conduite automatisée montrent que, selon le niveau d'automatisation, certaines autres activités pourront être autorisées, d'autres non. Cela dépendra de ce que le niveau d'automatisation attendra du conducteur. Le type d'activités ne doit pas être décrit en détail, la question critique est l'effet possible de l'activité secondaire sur une demande de prise de contrôle ;

b) Pour certaines Parties contractantes, les activités secondaires pourraient même aller, à des niveaux élevés d'automatisation, jusqu'à autoriser de dormir. Mais il faut aussi garder à l'esprit que certains conducteurs utiliseront ces véhicules alternativement en mode entièrement automatisé (pour se reposer ou se détendre) et en mode manuel (pour le plaisir de conduire). Dans ce dernier cas, bien entendu, rien de plus que ce qui existe dans les législations nationales actuelles ne devra être autorisé ;

c) Enfin, il convient de souligner que, lorsque le mode automatisé (haute ou complète automatisation) est en fonctionnement, l'exécution d'autres activités n'est jamais une obligation. Dans un avenir proche, le principe général de base restera d'« éviter les autres activités », mais certaines activités pourront néanmoins être autorisées en fonction du niveau d'automatisation ;

d) Bien entendu, tout ce qui figure dans le présent document de travail est ouvert à la discussion et à toute nouvelle proposition et/ou formulation constructive, afin d'aider à élaborer des orientations en temps voulu.
