



Conseil économique et social

Distr. générale
5 juillet 2019
Français
Original : anglais

Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Forum mondial de la sécurité routière

Soixante-dix-neuvième session

Genève, 17-20 septembre 2019

Point 3 c) v) de l'ordre du jour provisoire

Convention de 1968 sur la circulation routière : Conduite automatisée

**Proposition d'amendement à l'article 34 de la Convention de 1968
sur la circulation routière**

Conduite automatisée

**Communication de la Belgique, de la Finlande, du Luxembourg,
du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord,
de la Suède et de la Suisse**

Le présent document contient une proposition d'amendements à la Convention de 1968 sur la circulation routière permettant l'introduction de la conduite automatisée sur le territoire des Parties contractantes à la Convention.



I. Introduction

1. À la suite des résultats de la soixante-dix-huitième session du WP.1 (mars 2019) et des discussions déclenchées par l'approche consistant à apporter un amendement à la Convention de Vienne, et sachant qu'il existe un accord sur les objectifs généraux et donc sur la nécessité de trouver rapidement un consensus au sein du WP.1 sans imposer de vues à aucune Partie, le Groupe informel d'experts de la conduite automatisée du WP.1 a conclu qu'une façon de susciter un tel consensus semble être l'ajout d'un nouvel article 34 *bis* à la Convention de Vienne.
2. Une telle approche peut cependant être développée en suivant deux voies, à savoir l'« Option A » et l'« Option B » détaillées ci-dessous, accompagnées de leurs exposés des motifs respectifs.
3. Les deux propositions sont regroupées en un seul document afin de parvenir à un consensus lors de la soixante-dix-neuvième session du WP.1, en vue de l'adoption d'un texte définitif aussi rapidement que possible, en partant du principe que la proposition finale devrait au moins être acceptable par toutes les Parties contractantes à la Convention de Vienne.
4. L'approbation de ce document par le Royaume-Uni ne doit pas nécessairement être considérée comme un appui à l'option A.

Option A

A. Proposition

5. Insérer un nouvel article, libellé comme suit :

« Article 34 *bis*. La législation nationale peut, pour les véhicules hautement ou entièrement automatisés, fixer des règles qui ne tiennent pas compte de l'exigence selon laquelle tout véhicule ou ensemble de véhicules en mouvement doit avoir un conducteur. Les définitions suivantes s'appliquent :

“*Système de conduite automatisé*”, la combinaison de matériels et de logiciels permettant d'assurer le contrôle dynamique d'un véhicule de manière durable. Ce système doit être conforme à toutes les lois et règles de circulation applicables à l'exercice du contrôle dynamique ;

“*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 ;

“*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 ;

“*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. »

B. Mémoire explicatif

6. En l'état actuel du développement technologique et en raison de divergences d'interprétation entre les Parties contractantes, les questions juridiques que pose la réglementation de l'automatisation des véhicules devraient être réglées de préférence par la législation nationale, de manière que puisse être prise en considération la réalité infrastructurelle, culturelle et économique propre à chaque Partie contractante. Dans une deuxième phase, lorsque la technologie sera plus claire et plus sûre de ce dont elle est réellement capable, une modification plus générale de la Convention en vue d'une plus grande harmonisation entre les Parties contractantes pourra être envisagée ; la dérogation prévue à l'article 34 peut alors, si nécessaire, être abrogée.

7. Certains pays prévoient que pour les véhicules entièrement automatisés, il y aura toujours un conducteur, même s'il s'agit d'un conducteur stratégique (c'est-à-dire qui choisit la destination). D'autres pays sont d'avis que dans les véhicules entièrement automatisés, il n'y a pas de conducteur. La conséquence de cette divergence de vues est que ces derniers pays sont bloqués par le paragraphe 1 de l'article 8 de la Convention qui stipule que « *tout véhicule doit avoir un conducteur* », alors que les pays qui ont recours au concept de « conducteur stratégique » sont en conformité avec la Convention. Cette dérogation est donc nécessaire pour donner la possibilité aux pays qui estiment qu'il n'y a pas de conducteur dans les véhicules entièrement automatisés d'adapter leur législation nationale afin d'autoriser l'utilisation de véhicules entièrement automatisés sans conducteur tout en restant en conformité avec la Convention. L'objectif de cet amendement est donc de créer des conditions d'égalité entre les pays qui ont des opinions divergentes sur l'obligation d'avoir un conducteur dans le cas des véhicules entièrement automatisés. Cet amendement vise à faciliter le travail réglementaire interne des pays liés par une interprétation déterminée du terme « conducteur » sans nuire au travail réglementaire des pays qui en ont une interprétation différente.

Option B

A. Proposition

8. Insérer un nouvel article 34 *bis* libellé comme suit :

« Article 34 *bis*

La législation nationale peut fixer les règles et les dérogations, notamment celles qui concernent le conducteur, lorsque le système automatisé de conduite d'un véhicule automatisé est actif. Ces règles et dérogations sont conformes, quant au fond, aux principes de la présente Convention.

Les définitions suivantes s'appliquent :

- **-Par "véhicule automatisé", on entend un véhicule équipé d'un système de conduite automatisé qui fonctionne pendant une partie ou la totalité du trajet ;**
- **"Système de conduite automatisé" la combinaison de matériels et de logiciels permettant d'assurer en toute sécurité le contrôle dynamique d'un véhicule de manière durable ;**
- **"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. »**

Modifier l'article 48 comme suit :

« Article 48

À son entrée en vigueur, la présente Convention abrogera et remplacera, dans les relations entre les Parties contractantes, la Convention internationale relative à la circulation automobile et la Convention internationale relative à la circulation routière signées l'une et l'autre à Paris le 24 avril 1926, la Convention sur la réglementation de la circulation automobile interaméricaine ouverte à la signature à Washington le 15 décembre 1943 et la Convention sur la circulation routière ouverte à la signature à Genève le 19 septembre 1949. **Aucune disposition de la présente Convention ne préjuge [de l'interprétation] d'une autre Convention citée ici ou n'y porte préjudice.** »

B. Mémoire explicatif

9. Le développement des technologies de véhicules automatisés n'en est encore qu'à ses débuts et il existe des divergences d'interprétation entre les Parties contractantes quant à ce que la Convention de 1968 sur la circulation routière autorise. Il est donc préférable, dans cette première phase, que les questions juridiques liées à la réglementation des situations dans lesquelles le système de conduite automatisé d'un véhicule automatisé est actif et exerce donc un contrôle dynamique, soient réglées par la législation nationale. De cette manière, les Parties contractantes pourront créer une nouvelle réglementation du trafic qui tienne compte des facteurs infrastructurels, culturels, juridiques et économiques de chacune d'entre elles.

10. Toute législation nationale concernant les véhicules automatisés, la circulation routière et la sécurité routière devrait continuer à respecter les résultats fonctionnels prévus par les dispositions de la Convention de 1968. Les Parties contractantes devraient, tout en reconnaissant le caractère non contraignant des résolutions, examiner toute résolution pertinente publiée par le Forum mondial de la sécurité routière.

11. Les données probantes tirées de l'utilisation dans le monde réel peuvent donc appuyer une deuxième phase de la réforme législative internationale, lorsque les capacités de la technologie seront plus claires et plus sûres. Une modification plus générale de la Convention, voire un nouvel instrument juridiquement contraignant qui s'ajouterait à la Convention de 1968 ou la remplacerait, pourrait être élaborée en vue d'une plus grande harmonisation entre les Parties contractantes. Dans ce cas, le nouvel article 34 *bis* peut être abrogé si nécessaire.

12. En outre, cet ensemble d'amendements vise à réduire le risque que l'inclusion de dispositions explicites dans la Convention de 1968 ne soit perçue comme des interdictions implicites dans la Convention de 1949 sur la circulation routière. Cette modification s'appliquerait à toutes les dispositions et pas seulement à celles qui s'appliquent aux véhicules automatisés.