



Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Forum mondial de la sécurité routière**Quatre-vingt-unième session**

Genève, 21-25 septembre 2020

Point 3 c) iv) 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****Proposition révisée d'amendement à la Convention
sur la circulation routière de 1968****Communication de la Belgique, de la Fédération de Russie,
de la Finlande, de la France, du Luxembourg, du Portugal,
de la Suède et de la Suisse**

1. Dans le présent document, soumis par les Gouvernements de la Belgique, de la Fédération de Russie, de la Finlande, de la France, du Luxembourg, du Portugal, de la Suède et de la Suisse, il est proposé d'ajouter deux nouvelles définitions aux alinéas ab) et ac) de l'article premier de la Convention de 1968 sur la circulation routière, et d'ajouter le nouvel article 34 *bis* afin de garantir une plus grande sécurité juridique dans le contexte de l'automatisation croissante des véhicules.

2. Dans la définition proposée d'un système de conduite automatisé (nouvel article 1 ab)) figurant dans la présente version française du document ECE/TRANS/WP.1/2020/1/Rev.1, le mot « ininterrompue » a été remplacé par « prolongée ».



I. Modifications proposées

Article premier

Définitions

Ajouter les nouveaux paragraphes ab) et ac), libellés comme suit :

« ab) Le terme “système de conduite automatisé” désigne un système associant des éléments matériels et logiciels permettant d’assurer le contrôle dynamique d’un véhicule de façon prolongée.

ac) Le terme “contrôle dynamique” désigne 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 la route, des réactions aux événements survenant dans la circulation routière, ainsi que de la préparation et du signalement des manœuvres. ».

Insérer un nouvel article 34 *bis*, libellé comme suit :

Article 34 *bis*

« Conduite automatisée

L’exigence selon laquelle tout véhicule ou tout ensemble de véhicules en mouvement doit avoir un conducteur est réputée satisfaite lorsque le véhicule utilise un système de conduite automatisé qui est conforme :

- a) à la réglementation technique nationale et à tout instrument juridique international applicable aux véhicules à roues et aux équipements et pièces susceptibles d’être montés ou utilisés sur un véhicule à roues ;
- b) à la législation nationale régissant le fonctionnement du véhicule.

Le champ d’application de cet article est limité au territoire de la Partie contractante où s’appliquent les règlements techniques et la législation nationale régissant le fonctionnement du véhicule. ».

II. Justification de la proposition d’amendement à la Convention sur la circulation routière de 1968

1. L’amendement qu’il est proposé d’apporter à la Convention sur la circulation routière de 1968 consiste à ajouter deux nouvelles définitions à l’article premier et un nouvel article 34 *bis*.
2. Le Forum mondial de la sécurité routière (WP.1) a souligné que les véhicules utilisant des systèmes de conduite automatisés étaient susceptibles d’améliorer la sécurité routière.
3. L’amendement qu’il est proposé d’apporter à la Convention de 1968 atteint l’objectif commun de permettre aux Parties à la Convention d’adopter une démarche cohérente pour faciliter l’utilisation responsable des systèmes de conduite automatisés, dans des conditions qui leur sont acceptables.
4. La proposition atteint cet objectif commun en énonçant que la prescription relative au conducteur, qui prévoit que tout véhicule en mouvement doit avoir un conducteur, est « réputée satisfaite » dans les conditions expliquées ci-dessous. Cette approche est conforme aux prescriptions de fond de la Convention. Cette disposition « réputée satisfaite » ne s’applique toutefois pas aux « systèmes embarqués ayant une incidence sur la conduite du véhicule », conformément à l’article 8 (5 *bis*).
5. L’amendement qu’il est proposé d’apporter prévoit que la disposition « réputée satisfaite » ne s’applique qu’aux véhicules qui utilisent effectivement un système de conduite automatisé. Comme le prévoient les deux nouvelles définitions de l’article 1^{er}, paragraphes ab) et ac), un « système de conduite automatisé est la combinaison de matériels

et de logiciels permettant d'assurer le contrôle dynamique d'un véhicule de façon prolongée », ce qui signifie que le système de conduite automatisé exécute « toutes les fonctions opérationnelles et tactiques en temps réel nécessaires au déplacement du véhicule ».

6. L'amendement proposé conditionne également l'application de la disposition « réputée satisfaite » à la mise en place de garanties supplémentaires. En particulier, le système de conduite automatisé doit être conforme à la législation relative à la conception et au fonctionnement du véhicule, comme prévu aux paragraphes 7 et 8 respectivement.

7. Le système de conduite automatisé doit être conforme à la législation relative à la conception des véhicules, sur laquelle se fondent généralement l'homologation de type ou l'autocertification. Une partie de cette législation peut être d'origine nationale, le terme « législation nationale » étant défini dans la Convention de 1968. La « réglementation technique nationale » renvoie aux exigences fixées par la Partie sur le territoire de laquelle le système de conduite automatisé est utilisé. Une partie de la législation peut aussi être d'origine internationale, « instrument juridique international applicable aux véhicules à roues et aux équipements et pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues » renvoyant aux exigences prévues par un accord international conclu par la Partie concernée. Il peut en l'occurrence s'agir des accords de 1958 et 1998 sur les règlements techniques.

8. En outre, le système de conduite automatisé doit être conforme à la « législation nationale régissant le fonctionnement ». Cette disposition peut être intégrée facilement et directement dans le cadre juridique national des Parties. En application de cette disposition, une Partie pourrait également appliquer des exigences supplémentaires concernant le fonctionnement des systèmes de conduite automatisés.

9. Enfin, la dernière phrase de l'amendement proposé limite son champ d'application au territoire de la Partie contractante où les prescriptions en matière de conception et de fonctionnement s'appliquent. Ainsi, aucune Partie n'est obligée d'accepter, ou de prendre des mesures pour empêcher, l'utilisation de systèmes de conduite automatisés sur son territoire simplement parce qu'une autre Partie l'autorise.
