



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) iv) de l'ordre du jour provisoire

Convention de 1968 sur la circulation routière : Conduite automatisée**Proposition d'amendement à l'article 8 de la Convention de 1968
sur la circulation routière****Document de travail concernant une série d'amendements
article par article à la Convention de 1968 sur la
circulation routière destinés à faciliter l'utilisation
de véhicules automatisés****Communication du Royaume-Uni de Grande Bretagne
et d'Irlande du Nord***

Le présent document est une version actualisée du document informel n° 2 (mars 2019) qui propose d'apporter des amendements à plusieurs articles de la Convention sur la circulation routière de 1968 et pose des questions concernant d'autres articles (et annexes) où des modifications pourraient être envisagées.

* Le présent document ne constitue pas une déclaration de politique générale du Gouvernement britannique.



I. Introduction

1. La position du Gouvernement britannique est que ni la Convention de Vienne de 1968 sur la circulation routière ni la Convention de Genève de 1949 sur la circulation routière, qui l'a précédée, ne doivent être modifiées pour permettre l'utilisation de véhicules automatisés. Ceci étant, un futur amendement – ou même une nouvelle convention – constitue une option intéressante qui ne saurait être balayée d'un revers de main. Le Royaume-Uni reconnaît la volonté de certains États parties à la Convention de Vienne de 1968 de l'amender pour clarifier les prescriptions légales relatives à l'utilisation de véhicules automatisés et pour garantir des règles de concurrence équitables qui permettent leur déploiement en toute sécurité (nonobstant le statut juridique de la résolution en ce qui concerne l'article 31 de la Convention de Vienne sur le droit des traités).
2. Un amendement permettant de résoudre de manière efficace les problèmes qui se posent à certaines parties contractantes ne doit pas en créer de nouveaux à celles qui n'ont pas les mêmes problèmes, qu'elles soient parties contractantes à la Convention de 1968, à celle de 1949 ou aux deux.
3. Non seulement il est peu probable qu'un effort visant à modifier le seul article 8 permette d'apporter la clarté voulue, mais il risque d'engendrer des contradictions au sein de la Convention de 1968. Un amendement efficace concernant les véhicules automatisés devrait soit laisser la liberté aux pays de légiférer à ce sujet s'ils le jugent approprié, soit examiner chacune des dispositions de la Convention et voir comment elles peuvent ou ne peuvent pas s'appliquer à l'utilisation des véhicules automatisés, puis examiner comment on pourrait les modifier ou les compléter pour leur conférer la clarté juridique désirée.
4. Le texte ci-après ne fait qu'entreprendre de déterminer les domaines dans lesquels des modifications ou des compléments s'imposent. Lorsque ces domaines ont été identifiés une proposition a été faite (sur la base de la résolution ou d'autres propositions d'amendements). D'autres éléments de la Convention de 1968 pourraient devoir ou devront être examinés attentivement, car le présent travail n'est pas destiné à constituer une liste définitive de modifications ou de domaines dans lesquels des modifications pourraient être nécessaires. Il faudra procéder à un exercice analogue dans le cas de la Convention de 1949, peut-être en adoptant un nouveau protocole ou un nouvel accord pour faire en sorte que les Conventions ne divergent pas inutilement.
5. Outre la série initiale d'amendements, une version annotée de la liste a été établie pour expliquer les raisons de leur inclusion et/ou poser les questions qui devront être prises en compte.

II. Recensement des domaines nécessitant des modifications

6. Les modifications apportées au texte actuel de de la Convention de 1968 figurent en caractères **gras**. Le texte supprimé n'apparaît pas, pour des raisons de clarté. Cette liste des modifications nécessaires à apporter pour faciliter l'utilisation des véhicules automatisés ne doit pas être considérée comme exhaustive.

Définitions :

t) Le terme « ensemble de véhicules » désigne deux véhicules **ou plus couplés par des moyens mécaniques ou autres** qui participent à la circulation routière comme une unité.

v) Le terme « conducteur » désigne toute personne qui assume, **de l'intérieur ou de l'extérieur du véhicule**, la direction d'un véhicule, automobile ou autre (**véhicule équipé d'un système de conduite automatisée ou cycle compris**) **ou d'un ensemble de véhicules**, ou qui, sur une route, guide des bestiaux, isolés ou en troupeaux, ou des animaux de trait, de charge ou de selle.

ab) Le terme « contrôle dynamique » désigne **l'exécution en temps réel de toutes les fonctions opérationnelles et tactiques 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, de la réaction aux événements, ainsi que de la préparation et du signalement des manœuvres.

ac) Le terme « système d'aide à la conduite » désigne la combinaison de matériels et de logiciels qui aide le conducteur, mais sans le remplacer, à assurer le contrôle dynamique du véhicule.

ad) Le terme « système de conduite automatisé » désigne la combinaison de matériels et de logiciels permettant d'assurer en toute sécurité et de manière durable le contrôle dynamique d'un véhicule pour le compte du conducteur.

ae) Le terme « véhicule automatisé » désigne un véhicule équipé d'un système de conduite automatisé qui fonctionne pendant une partie ou la totalité du trajet.

af) Le terme « usager de la route » désigne toute personne qui utilise une route, qu'elle soit piéton, cycliste ou conducteur, ou par extension un système de conduite automatisé qui a été activé par un conducteur.

Article 6

2. Les usagers de la route, **y compris les conducteurs et leurs véhicules automatisés si le système de conduite automatisé est activé**, sont tenus d'obtempérer immédiatement à toutes les consignes des forces de l'ordre et des personnes autorisées à diriger la circulation.

Article 7

1. Les usagers de la route, **y compris les conducteurs et leurs véhicules automatisés si le système de conduite automatisé est activé**, doivent éviter tout comportement susceptible de constituer un danger ou un obstacle pour la circulation, de mettre en danger des personnes ou de causer un dommage à des propriétés publiques ou privées.

2. Il est recommandé que les législations nationales prévoient que les usagers de la route, **y compris les conducteurs et leurs véhicules automatisés si le système de conduite automatisé est activé**, doivent éviter de gêner la circulation ou de risquer de la rendre dangereuse en jetant, déposant ou abandonnant sur la route des objets ou matières ou en créant quelque autre obstacle sur la route. Les usagers de la route, **y compris les conducteurs et leurs véhicules automatisés si le système de conduite automatisé est activé**, qui n'ont pu ainsi éviter de créer un obstacle ou un danger doivent prendre les mesures nécessaires pour le faire disparaître le plus tôt possible et, s'ils ne peuvent le faire immédiatement, pour le signaler aux autres usagers de la route.

3. Les conducteurs, **et leurs véhicules automatisés si le système de conduite automatisé est activé**, doivent faire preuve d'une prudence accrue à l'égard des catégories d'usagers les plus vulnérables tels que les piétons et les cyclistes, et notamment les enfants, les personnes âgées et les handicapés.

4. Les conducteurs, **y compris les conducteurs et leurs véhicules automatisés si le système de conduite automatisé est activé**, doivent veiller à ce que leurs véhicules n'incommodent pas les usagers de la route et les riverains, notamment en provoquant du bruit, de la poussière ou de la fumée lorsqu'il est possible d'éviter de le faire.

Article 8

1. Tout véhicule en mouvement, **y compris ceux qui sont équipé d'un système de conduite automatisé** ou tout ensemble de véhicules en mouvement doit avoir un conducteur. **Le conducteur peut exercer un contrôle dynamique lui-même, avec ou sans l'aide d'un système d'assistance à la conduite, ou il peut le déléguer à un système de conduite automatisé. Le conducteur doit être capable d'activer ou de désactiver le système de conduite automatisé à l'aide d'une commande expresse.**

1 bis Les dispositions de la présente Convention concernant le contrôle dynamique ne s'appliquent pas au conducteur si le système de conduite automatisé de son véhicule est activé.

1 ter Le système de conduite automatisé, lorsqu'il est activé, doit respecter les dispositions du chapitre II (Règles applicables à la circulation routière) qui s'appliquent à l'exercice du contrôle dynamique.

1 quater Toute référence dans le chapitre II à un conducteur ou à un usager de la route doit, lorsqu'elle se rapporte à l'exercice du contrôle dynamique, s'appliquer également à un véhicule automatisé et à son système de conduite automatisé lorsqu'il est activé. Une exception est faite pour les dispositions de l'article 27, à moins que le véhicule soit un cyclomoteur ou un motocycle équipé d'un système de conduite automatisé.

1 quinquies Le système de conduite automatisé doit assurer des conditions de sécurité routière maximales pour tous les usagers de la route et maintenir la fluidité de la circulation si,

a) Le système de conduite automatisé demande au conducteur de reprendre le contrôle dynamique, ce qu'il n'arrive pas à faire dans un délai approprié ; ou

b) Le système de conduite automatisé est contraint d'arrêter de fonctionner, pour quelque raison que ce soit.

1 sexies Un conducteur qui reprend le contrôle dynamique doit continuer à remplir toutes les conditions qui s'appliquent aux conducteurs.

2. Tout conducteur doit posséder les qualités physiques et psychiques nécessaires et être en état physique et mental de conduire.

4. Tout conducteur de véhicule à moteur, **y compris ceux qui sont équipés d'un système de conduite automatisé**, doit avoir les connaissances et l'habileté nécessaires à la conduite de son véhicule **y compris s'il est équipé d'un système d'aide à la conduite ou d'un système de conduite automatisé, et il doit savoir utiliser un système de conduite automatisé au cas où il voudrait le faire** ; cette disposition ne fait pas obstacle, toutefois, à l'apprentissage guidé de la conduite selon la législation nationale.

5. Tout conducteur, qu'il se trouve à l'intérieur ou à l'extérieur de son véhicule, doit en tout temps être en mesure de le contrôler, **y compris s'il utilise un système d'aide à la conduite ou un système de conduite automatisé, et il doit aussi**

a) Être informé des prescriptions relatives à la circulation routière et à la sécurité ;

b) Être conscient des facteurs qui peuvent affecter son comportement, tels que la fatigue, la prise de médicaments et la conduite sous l'emprise de l'alcool et de drogues ;

c) Être conscient des facteurs qui pourraient le distraire de l'exercice du contrôle de son véhicule et/ou en activer ou en désactiver le système de conduite automatisé.

5 bis Lorsqu'il utilise un système d'aide à la conduite ou un système de conduite automatisé, le conducteur doit savoir le faire correctement, remplir les conditions de son utilisation et respecter les instructions qui permettent de l'utiliser en toute sécurité.

5 ter Tout conducteur doit constamment pouvoir guider ses animaux.

6. Le conducteur d'un véhicule doit éviter toute activité autre que la conduite. **Lorsque son système de conduite automatisé est activé, le conducteur peut se livrer à des activités autres que la conduite à condition que ces activités ne l'empêchent pas de reprendre la maîtrise du véhicule si le système de conduite automatisé l'exige, s'il a l'obligation de le faire.** La législation nationale devrait prescrire des règles dans ce sens.

6 bis La législation nationale devrait prescrire des règles sur l'utilisation **des dispositifs de télécommunications mobiles** par les conducteurs de véhicules, **y compris quand ces dispositifs sont utilisés pour commander, ou exercer à distance le contrôle dynamique du véhicule.** En tout cas, la législation nationale doit interdire **au conducteur d'un véhicule de tenir à la main un dispositif de télécommunication mobile** lorsque le véhicule est en

mouvement, **sauf dans un véhicule automatisé où le système de conduite automatisé est activé.**

7. **Le conducteur d'un véhicule automatisé doit être en mesure d'activer et de désactiver le système de conduite automatisé de son véhicule et de communiquer avec lui pour être capable d'en garder le contrôle.**

8. **Les passagers d'un véhicule doivent se conformer aux consignes de sécurité données par le conducteur ou par le système de conduite automatisé, selon les cas. Ils ne doivent pas distraire inutilement le conducteur ni interférer avec le bon fonctionnement du système de conduite automatisé.**

Article 13

1. Tout conducteur d'un véhicule **ou d'un ensemble de véhicules** doit en rester maître en toutes circonstances de façon à pouvoir se conformer aux exigences de la prudence et à être constamment en mesure d'effectuer toutes les manœuvres qui lui incombent,

a) **Soit en exerçant un contrôle dynamique sur son véhicule ou ensemble de véhicules, y compris lorsqu'il utilise un systèmes d'aide à la conduite ;**

b) **Soit en déléguant le contrôle dynamique au système de conduite automatisé de son véhicule automatisé.**

1 bis Le conducteur, **ou son véhicule automatisé lorsque le système de conduite automatisé est activé**, doit, en réglant la vitesse de son véhicule, tenir constamment compte des circonstances, notamment de la disposition des lieux, de l'état de la route, de l'état et du chargement de son véhicule, des conditions atmosphériques et de l'intensité de la circulation, de manière à pouvoir arrêter son véhicule dans les limites de son champ de visibilité vers l'avant ainsi que devant tout obstacle prévisible. Le conducteur, **ou son véhicule automatisé lorsque le système de conduite automatisé est activé**, doit ralentir et au besoin s'arrêter toutes les fois que les circonstances l'exigent, notamment lorsque **la perception des conditions de circulation n'est pas bonne.**

Article 30 *bis*

Les passagers ne doivent pas être transportés en nombre tel ou de telle façon qu'ils gênent la conduite, réduisent le champ de vision du conducteur, **ou interfèrent avec le bon fonctionnement du système de conduite automatisé lorsqu'il est activé.**

Article 39

1. Toute automobile, toute remorque et tout ensemble de véhicules en circulation internationale doivent satisfaire aux dispositions de l'annexe 5 de la présente Convention. Ils doivent, en outre, être en bon état de marche. **Lorsque ces véhicules sont équipés de systèmes d'aide à la conduite et/ou de systèmes de conduite automatisés qui sont conformes à des normes nationales et/ou internationales reconnues en matière de construction, de performance et le cas échéant homologués et validés**, ils sont réputés conformes aux dispositions de l'annexe 5.

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.**

Annexe 1

10. Les Parties contractantes peuvent ne pas admettre en circulation internationale sur leur territoire les automobiles, remorques et ensembles de véhicules, y compris les véhicules automatisés, qui ne sont conformes qu'aux normes nationales applicables aux véhicules et pas à des normes internationalement reconnues.

III. Amendements annotés

Les modifications apportées au texte actuel de la Convention de 1968 figurent en caractères **gras**. Le texte supprimé n'apparaît pas, pour des raisons de clarté. Il ne s'agit pas d'une liste exhaustive des modifications nécessaires pour faciliter l'utilisation de véhicules automatisés. Les annotations figurent entre crochets précédées du mot « Note », comme suit : [Note : exemple de texte], ou du mot « Question », comme suit : [Question : exemple de texte ?].

Définitions :

[Note 1 : Si le WP.1 doit amender la Convention de 1968 pour y introduire les véhicules automatisés, il y a des définitions qui doivent être modifiées ou ajoutées en conséquence, ainsi que pour tenir compte d'autres innovations telles que la circulation en peloton. Le texte ci-dessous propose soit des modifications soit des inclusions].

[Note 2 : La terminologie sera cruciale ici et, comme en a discuté le groupe informel d'experts de la conduite automatisée, celle la Société des ingénieurs automobiles (SAE) n'a pas aussi bien fonctionné pour le WP.1 ou le WP.29 qu'elle aurait pu le faire. La réunion commune de février 2019 a lancé le processus de codification d'un langage commun et tous les amendements devraient en tenir dûment compte pour éviter toute confusion. Pour faciliter la lecture du présent document, c'est le langage de la résolution qui a été utilisé].

t) Le terme « ensemble de véhicules » désigne deux véhicules **ou plus couplés par des moyens mécaniques ou autres** qui participent à la circulation routière comme une unité. [Note 3 : Il s'agissait de préciser que le couplage pouvait aussi bien se faire par LIDAR, SONAR et/ou radiofréquence que par un moyen mécanique tel qu'une barre de remorquage].

v) Le terme « conducteur » désigne toute personne qui assume, **de l'intérieur ou de l'extérieur du véhicule**, la direction d'un véhicule, automobile ou autre (**véhicule équipé d'un système de conduite automatisée ou cycle compris**) **ou d'un ensemble de véhicules**, ou qui, sur une route, guide des bestiaux, isolés ou en troupeaux, ou des animaux de trait, de charge ou de selle. [Note 4 : Il s'agissait de préciser que la conduite à distance est acceptable (tout comme la commande à distance d'un système de conduite automatisé)].

ab) Le terme « **contrôle dynamique** » désigne **l'exécution en temps réel de toutes les fonctions opérationnelles et tactiques 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, de la réaction aux événements, ainsi que de la préparation et du signalement des manœuvres.** [Note 5 : Il s'agissait d'utiliser le terme contrôle dynamique pour être en adéquation avec la résolution].

ac) Le terme « **Système d'aide à la conduite** » désigne **la combinaison de matériels et de logiciels qui aide le conducteur, mais sans le remplacer, à assurer le contrôle dynamique.** [Note 6 : Il s'agissait de préciser ce qu'est un système d'aide à la conduite et d'éviter toute confusion avec un système de conduite automatisé].

ad) Le terme « **Système de conduite automatisé** » désigne **la combinaison de matériels et de logiciels permettant d'assurer en toute sécurité le contrôle dynamique d'un véhicule de manière durable pour le compte du conducteur.** [Note 7 : Il s'agissait de préciser ce qu'est un système de conduite automatisé. Cette définition, qui couvrirait tous les véhicules automatisés et pas seulement les véhicules hautement et entièrement automatisés, est adapté de la récente résolution. Elle inclut aussi le terme « en toute sécurité » pour contribuer à encourager la sécurité routière].

ae) Le terme « **véhicule automatisé** » désigne **un véhicule équipé d'un système de conduite automatisé qui fonctionne pendant une partie ou la totalité du trajet.** [Note 8 : Cette définition, qui couvrirait tous les véhicules automatisés et pas seulement les véhicules hautement et entièrement automatisés, est adapté de la récente résolution].

af) Le terme « **usager de la route** » désigne **toute personne qui utilise une route, qu'elle soit piéton, cycliste ou conducteur, et par extension un système de conduite automatisé qui a été activé par un conducteur.** [Note 9 : Cette définition a été

ajoutée par souci de clarté et pour faire en sorte que les règles concernant le contrôle dynamique puissent s'appliquer à un système de conduite automatisé].

Article 6

2. Les usagers de la route, **y compris les conducteurs et leurs véhicules automatisés si le système de conduite automatisé est activé**, sont tenus d'obtempérer immédiatement à **toutes les consignes des forces de l'ordre et des personnes autorisées à diriger la circulation**. [Note 10 : Il s'agissait de refléter les dispositions de la résolution et d'éviter des querelles téléologiques] [Question 1 : D'autres références, notamment dans le titre, à des « agents réglant la circulation » dans l'article 6 devraient-elles être adaptées de la même manière] ?

Article 7

1. Les usagers de la route, **y compris les conducteurs et leurs véhicules automatisés si le système de conduite automatisé est activé**, doivent éviter tout comportement susceptible de constituer un danger ou un obstacle pour la circulation, de mettre en danger des personnes ou de causer un dommage à des propriétés publiques ou privées. [Note 11 : Modification proposée pour refléter les dispositions de la résolution].

2. Il est recommandé que les législations nationales prévoient que les usagers de la route, **y compris les conducteurs et leurs véhicules automatisés si le système de conduite automatisé est activé**, doivent éviter de gêner la circulation ou de risquer de la rendre dangereuse en jetant, déposant ou abandonnant sur la route des objets ou matières ou en créant quelque autre obstacle sur la route. Les usagers de la route, **y compris les conducteurs et leurs véhicules automatisés si le système de conduite automatisé est activé**, qui n'ont pu ainsi éviter de créer un obstacle ou un danger doivent prendre les mesures nécessaires pour le faire disparaître le plus tôt possible et, s'ils ne peuvent le faire immédiatement, pour le signaler aux autres usagers de la route. [Note 12 : Modification destinée à assurer la fluidité du trafic ; les véhicules automatisés ne devraient pas être soumis à une norme moins stricte que les conducteurs humains].

3. Les conducteurs, **et leurs véhicules automatisés si le système de conduite automatisé est activé**, doivent faire preuve d'une prudence accrue à l'égard des catégories d'usagers les plus vulnérables tels que les piétons et les cyclistes, et notamment les enfants, les personnes âgées et les handicapés. [Note 13 : Modification proposée pour tenir compte des résultats souhaités].

4. Les conducteurs, **y compris les conducteurs et leurs véhicules automatisés si le système de conduite automatisé est actif**, doivent veiller à ce que leurs véhicules n'incommodent pas les usagers de la route et les riverains, notamment en provoquant du bruit, de la poussière ou de la fumée lorsqu'il est possible d'éviter de le faire. [Note 14 : Modification proposée par souci de cohérence].

Article 8

[Note 15 : Les modifications évoluent en fonction des éléments suggérés dans d'autres propositions d'amendements].

[Note 16 : Une question générale se pose à propos de la terminologie. Le présent document utilise la terminologie de la résolution sans trop puiser dans celle de la SAE et il s'efforce de tenir compte des idées initiales des représentants du Royaume-Uni au WP.29 pour créer un langage qui concilie les ambitions du WP.1 et celles du WP.29].

[Note 17 : Même si les présentes propositions sont conçues pour être agnostiques quant au degré d'automatisation, nous observons que de nombreuses préoccupations ont été exprimées en ce qui concerne les véhicules à automatisation conditionnelle et que des discussions approfondies pourraient être nécessaires, notamment au sujet de la résolution qui a été proposée concernant les « autres activités »].

1. Tout véhicule en mouvement, **y compris ceux qui sont équipés d'un système de conduite automatisé** ou tout ensemble de véhicules en mouvement doit avoir un conducteur. **Le conducteur peut exercer un contrôle dynamique lui-même, avec ou sans l'aide d'un système d'assistance à la conduite, ou il peut le déléguer à un système de conduite**

automatisé. Le conducteur doit être capable d'activer ou de désactiver le système de conduite automatisé à l'aide d'une commande expresse. [Note 18 : Modification proposée pour préciser qu'un système de conduite automatisé peut être utilisé].

1 bis Les dispositions de la présente Convention concernant le contrôle dynamique ne s'appliquent pas au conducteur si le système de conduite automatisé de son véhicule est activé. [Note 19 : Modification proposée pour préciser que le conducteur n'exerce pas le contrôle dynamique du véhicule quand son système de conduite automatisé est activé].

1 ter Le système de conduite automatisé, lorsqu'il est activé, doit respecter les dispositions du chapitre II (Règles applicables à la circulation routière) qui s'appliquent à l'exercice du contrôle dynamique. [Note 20 : Il s'agissait de refléter les dispositions de la résolution].

1 quater Toute référence dans le chapitre II à un conducteur ou à un usager de la route doit, lorsqu'elle se rapporte à l'exercice du contrôle dynamique, s'appliquer également à un véhicule automatisé et à son système de conduite automatisé lorsqu'il est activé. Une exception est faite pour les dispositions de l'article 27, à moins que le véhicule soit un cyclomoteur ou un motocycle équipé d'un système de conduite automatisé. [Note 21 : Modification proposée par souci de cohérence. La référence à l'article 27 vise à éviter une contradiction].

1 quinquies Le système de conduite automatisé doit assurer des conditions de sécurité routière maximales pour tous les usagers de la route et maintenir la fluidité de la circulation si :

a) **Le système de conduite automatisé demande au conducteur de reprendre le contrôle dynamique, ce qu'il n'arrive pas à faire dans un délai approprié ; ou**

b) **Le système de conduite automatisé est contraint d'arrêter de fonctionner, pour quelque raison que ce soit.** [Note 22 : Il s'agissait de tenir compte des observations portant sur la nécessité d'un dispositif de sécurité pour le cas où le conducteur ne reprend pas le contrôle dans le domaine fonctionnel (conduite automatisée conditionnelle), où lorsque le véhicule quitte le domaine fonctionnel (conduite hautement automatisée)].

1 sexies Un conducteur qui reprend le contrôle dynamique doit continuer à remplir toutes les conditions qui s'appliquent aux conducteurs. [Note 23 : Pour tenir compte de la résolution].

2. Tout conducteur doit posséder les qualités physiques et psychiques nécessaires et être en état physique et mental de conduire. [Question 2 : Faut-il une prescription équivalente pour un système de conduite automatisé ? Par exemple la mise à jour du logiciel, des contrôles techniques périodiques et des systèmes de stockage de données ? Le WP.29 devra y réfléchir].

4. Tout conducteur de véhicule à moteur, **y compris ceux qui sont équipés d'un système de conduite automatisé**, doit avoir les connaissances et l'habileté nécessaires à la conduite de son véhicule **y compris s'il est équipé d'un système d'aide à la conduite ou d'un système de conduite automatisé, et il doit savoir utiliser un système de conduite automatisé au cas où il voudrait le faire** ; cette disposition ne fait pas obstacle, toutefois, à l'apprentissage guidé de la conduite selon la législation nationale. [Note 24 : Modification proposée par souci de cohérence].

5. **Tout conducteur, qu'il se trouve à l'intérieur ou à l'extérieur de son véhicule doit en tout temps être en mesure de le contrôler, y compris s'il utilise un système d'aide à la conduite ou un système de conduite automatisé, et il doit aussi :**

a) **Être informé des prescriptions relatives à la circulation routière et à la sécurité ;**

b) **Être conscient des facteurs qui peuvent affecter son comportement, tels que la fatigue, la prise de médicaments et la conduite sous l'emprise de l'alcool et de drogues ;**

c) **Être conscient des facteurs qui pourraient le distraire de l'exercice du contrôle de son véhicule et/ou en activer ou en désactiver le système de conduite automatisé.**

5 bis **Lorsqu'il utilise un système d'aide à la conduite ou un système de conduite automatisé, le conducteur doit savoir l'utiliser correctement, remplir les conditions d'utilisation et respecter les instructions qui permettent de l'utiliser en toute sécurité.**

[Note 25 : Les points 5 et 5 bis modifiés reflètent et élargissent les dispositions de la résolution spécifiant que ceux qui utilisent des systèmes de conduite automatisés doivent être capables de le faire en toute sécurité].

5 ter **Tout conducteur doit constamment pouvoir guider ses animaux.** [Note 26 : Pour séparer, par souci de clarté, le rôle de conducteur de véhicule de celui de conducteur d'animaux].

6. Le conducteur d'un véhicule doit éviter toute activité autre que la conduite. **Lorsque son système de conduite automatisé est activé, le conducteur peut se livrer à des activités autres que la conduite à condition que ces activités ne l'empêchent pas de reprendre la maîtrise du véhicule si le système de conduite automatisé l'exige, s'il a l'obligation de le faire. La législation nationale devrait prescrire des règles dans ce sens.** [Note 27 : Cette question fait toujours débat au sein de l'IGEAD et du WP1, et la nature des activités qui ne risquent pas d'empêcher le conducteur de reprendre en toute sécurité la maîtrise du véhicule est loin d'être claire. Davantage de données scientifiques évaluées par des spécialistes sont nécessaires et le WP.1 a admis que les conventions ne devaient pas être modifiées pour refléter ces principes. La présente formulation tient compte des réflexions les plus récentes de l'IGEAD].

6 bis La législation nationale devrait prescrire des règles sur l'utilisation **des dispositifs de télécommunications mobiles** par les conducteurs de véhicules, **y compris quand ce dispositif est utilisé pour commander, ou exercer à distance le contrôle dynamique du véhicule.** En tout cas, la législation nationale doit interdire **au conducteur d'un véhicule de tenir à la main un dispositif de télécommunication mobile** lorsque le véhicule est en mouvement, **sauf dans un véhicule automatisé où le système de conduite automatisé est activé.** [Note 28 : Le remplacement des téléphones par les dispositifs de télécommunications tient compte de l'évolution technologique marquée par l'apparition des téléphones intelligents, tablettes et autres dispositifs connectés à Internet, ainsi que de l'utilisation de la télécommande pour permettre la conduite à distance, par exemple grâce à la fonctionnalité de parage télécommandé].

7. **Le conducteur d'un véhicule automatisés doit être en mesure d'activer et de désactiver le système de conduite automatisé de son véhicule et de communiquer avec lui pour être capable d'en garder le contrôle.** [Note 29 : Modification proposée pour tenir compte des dispositions de la résolution] [Question 3 : Les avis vont sans doute différer au sein du WP.29 quant à la question de savoir s'il convient de mettre l'accent sur la communication entre le système de conduite automatisé et le conducteur ? Cela supposerait l'introduction de symboles et signaux normalisés plus, le cas échéant, d'options linguistiques locales pour favoriser la sécurité routière et réduire la confusion dans l'esprit de l'utilisateur. Tout ceci serait du ressort du WP.29 mais le WP.1 pourrait être capable de faciliter les choses avec un texte symétrique].

8. **Les passagers d'un véhicule doivent se conformer aux consignes de sécurité données par le conducteur ou par le système de conduite automatisé, selon les cas. Ils ne doivent pas distraire inutilement le conducteur ni interférer avec le bon fonctionnement du système de conduite automatisé.** [Note 30 : Modification proposée pour contribuer à faire en sorte que les passagers, y compris dans un véhicule automatisé, soient moins enclins à se comporter d'une manière qui réduise la sécurité routière].

Article 13

1. Tout conducteur d'un véhicule **ou d'un ensemble de véhicules** doit en rester maître en toutes circonstances de façon à pouvoir se conformer aux exigences de la prudence et à être constamment en mesure d'effectuer toutes les manœuvres qui lui incombent,

a) **Soit en exerçant un contrôle dynamique sur son véhicule ou ensemble de véhicules, y compris lorsqu'il utilise un système d'aide à la conduite ;**

b) **Soit en déléguant le contrôle dynamique au système de conduite automatisé de son véhicule automatisé.** [Note 31 : Modification proposée par souci de cohérence] [Question 4 : La question reste posée de savoir si le système de conduite automatisé peut ou non être mieux placé pour faire des choix, en particulier dans des situations critiques. Le WP.1 doit donc prendre soin de ne pas exclure les possibilités d'améliorer la sécurité].

1 bis Le conducteur, **ou son véhicule automatisé lorsque le système de conduite automatisé est activé**, doit, en réglant la vitesse de son véhicule, tenir constamment compte des circonstances, notamment de la disposition des lieux, de l'état de la route, de l'état et du chargement de son véhicule, des conditions atmosphériques et de l'intensité de la circulation, de manière à pouvoir arrêter son véhicule dans les limites de son champ de visibilité vers l'avant ainsi que devant tout obstacle prévisible. Le conducteur, **ou son véhicule automatisé lorsque le système de conduite automatisé est activé**, doit ralentir et au besoin s'arrêter toutes les fois que les circonstances l'exigent, notamment lorsque **la perception des conditions de circulation n'est pas bonne**. [Note 32 : Modification proposée par souci de cohérence].

Article 20

[Question 5 : Faut-il des règles spécifiques pour empêcher les piétons et d'autres usagers de la route de « taquiner » les véhicules automatiques ? Cela pourrait nécessiter de modifier le code de la route en ce qui concerne les infractions mineures tout en admettant que les circonstances peuvent varier d'un pays à l'autre].

Article 30 *bis*

Les passagers ne doivent pas être transportés en nombre tel ou de telle façon qu'ils gênent la conduite, réduisent le champ de vision du conducteur, **ou interfèrent avec le bon fonctionnement du système de conduite automatisé lorsqu'il est activé**. [Note 33 : Modification proposée par souci de cohérence entre les véhicules conduits manuellement et ceux qui utilisent un système de conduite automatisé].

Chapitre 3

Article 35

[Question 6 : Faut-il apporter une modification pour préciser que si un véhicule est automatisé ou non ? Les avis vont sans doute différer au sein du WP.29. On s'attend probablement à ce que ce soit déterminé par l'homologation du véhicule et apparaisse sur les documents lors de l'immatriculation, mais ce ne serait le cas que dans les pays qui utilisent l'homologation de type. Il est donc nécessaire de faire preuve de la plus grande souplesse possible en s'adaptant à différentes voies de mise sur le marché].

Article 39

1. Toute automobile, toute remorque et tout ensemble de véhicules en circulation internationale doivent satisfaire aux dispositions de l'annexe 5 de la présente Convention. Ils doivent, en outre, être en bon état de marche. **Lorsque ces véhicules sont équipés de systèmes d'aide à la conduite et/ou de systèmes de conduite automatisés qui sont conformes à des normes nationales et/ou internationales reconnues en matière de construction, de performance et le cas échéant homologués et validés**, ils sont réputés conformes aux dispositions de l'annexe 5. [Note 34 : Il pourrait ne pas être approprié de se limiter aux normes des accords de 1958 ou 1998 – surtout si l'on souhaite capter les véhicules construits selon des normes nationales qui assurent des niveaux de sécurité équivalents à ceux que confèrent les normes de la CEE, par exemples la norme FMVSS (Federal Motor Vehicle Safety Standards) des États-Unis d'Amérique, et pourraient permettre à l'UE de produire des véhicules via l'article 20 de la directive-cadre de 2007. La présente modification en tient compte. Voir aussi le texte à inclure dans l'annexe 1 ci-dessous. Il s'agit d'un domaine qui doit faire l'objet de discussions avec le WP.29].

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.** [Note 35 : Le présent amendement conforterait les pays qui ne sont parties qu'à la Convention de Genève dans la conviction qu'une modification explicite de la Convention de Vienne ne constitue pas une modification implicite de celle de Genève – ce qui pourrait contribuer à réduire les divergences entre les deux conventions. Cet amendement porterait sur toutes les dispositions de la Convention de 1968 et pas seulement sur celles qui concernent les véhicules automatisés]. [Question 7 : L'introduction des mots « de l'interprétation » améliore-t-elle cet amendement] ?

Annexe 1

10. Les Parties contractantes peuvent ne pas admettre en circulation internationale sur leur territoire les automobiles, remorques et ensembles de véhicules, y compris les véhicules automatisés, qui ne sont conformes qu'aux normes nationales applicables aux véhicules et pas à des normes internationalement reconnues. [Note 34 : Il s'agit d'un contre-point aux modifications proposées à l'article 39].

Annexe 4

[Question 8 : Faut-il la modifier pour permettre d'enregistrer si un véhicule est équipé ou non d'un système de conduite automatisé ? Cela faciliterait la gestion du trafic et le travail des organismes chargés de l'application de la loi, ainsi que d'autres aspects de la politique nationale].

Annexe 5

[Question 9 : Il a été proposé à plusieurs reprises que les véhicules automatisés indiquent s'ils sont sous le contrôle d'un système de conduite automatisé (c'est-à-dire en mode automatique) ou sous contrôle humain. L'indication peut être visuelle (pour que tout le monde en soit informé) ou autre, par exemple par radiobalise (pour que seules les autorités en soient informées). Faut-il l'ajouter ici ? Les avis vont sans doute différer au sein du WP.29. Le WP.1 devrait noter qu'une indication visible par tout le monde pourrait inciter d'autres usagers de la route à « taquiner » un véhicule automatisé. Ceci dit, il existe d'autres possibilités, comme la présence d'un témoin lumineux sur le rétroviseur extérieur du côté du conducteur – comme pour le système de détection dans l'angle mort. Le WP.1 devrait engager le dialogue avec le WP.29 à ce sujet].