



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****Proposition d'amendements à la Convention de 1968
sur la circulation routière pour permettre aux législations
nationales de soutenir l'utilisation de véhicules automatisés****Communication du Royaume-Uni de Grande Bretagne
et d'Irlande du Nord***

Le présent document propose d'introduire un nouvel article 34 *bis* pour permettre l'utilisation des véhicules automatisés, ainsi que de modifier l'article 48 pour réduire le risque de divergence entre les Conventions sur la circulation routière de 1949 et de 1968.

* Le présent document n'est pas une déclaration de politique générale du Gouvernement britannique.



I. Introduction

1. Même si le gouvernement britannique considère que les Conventions sur la circulation routière de 1949 et de 1968 admettent l'utilisation de tous les types de véhicules automatisés, il reconnaît également que d'autres parties contractantes ne sont peut-être pas de cet avis. Il est important de fixer des règles du jeu équitables qui permettent le déploiement en toute sécurité des véhicules automatisés, sans imposer d'interprétation particulière de la Convention.

2. 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 comment on pourrait les modifier ou les compléter pour leur conférer la clarté juridique désirée.

3. En résolvant les problèmes qui se posent à certaines parties contractantes, il importe de ne 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.

4. Les amendements proposés à la Convention de 1968 devraient :

a) rendre possibles ces libertés domestiques, grâce à des législations nationales capables de soutenir l'utilisation en toute sécurité des véhicules automatisés en créant de nouvelles règles ou en introduisant des dérogations spécifiques pour couvrir les situations dans lesquelles le système automatisé de conduite d'un véhicule automatisé est actif et exerce un contrôle dynamique ; et

b) réduire le risque de divergences d'interprétation entre les Conventions de 1949 et de 1968.

5. Tout en permettant ces libertés domestiques, il importe de respecter les objectifs des conventions en matière de sécurité routière et de flux de trafic routier. Les présents amendements ne devraient pas être perçus comme laissant les parties contractantes libres de faire ce qu'elles veulent. Ces libertés sont expressément liées à l'utilisation en toute sécurité des véhicules automatisés, et toute nouvelle règle ou dérogation devrait viser à assurer les résultats en matière de circulation et de sécurité routière attendus des dispositions de la Convention de 1968, dont les parties contractantes sont tenues de respecter l'esprit sinon la lettre. Il est souhaitable, par souci de cohérence, que les parties contractantes fassent usage de la Résolution récemment adoptée sur le déploiement de véhicules hautement et entièrement automatisés dans la circulation routière, ainsi que de toute autre résolution pertinente. Il est toutefois admis que ces résolutions ne sont pas juridiquement contraignantes.

6. L'intérêt de ces amendements dépasse la simple résolution de problèmes domestiques pour permettre l'utilisation en toute sécurité de véhicules automatisés. Il donne aussi l'occasion d'accumuler des connaissances et des expériences en ce qui concerne le fonctionnement de la technologie des véhicules automatisés dans le monde réel ainsi que de comprendre quelles règles et réglementations sont nécessaires pour permettre l'utilisation en toute sécurité de véhicules automatisés. À cet égard, les éléments habilitants de ces amendements doivent être considérés comme ayant une durée limitée et pourraient être retirés une fois que de nouveaux instruments juridiques contraignants seront disponibles pour soutenir l'introduction des règles uniformes en matière d'utilisation en toute sécurité de véhicules automatisés.

7. Outre les amendements qui figurent dans l'exposé des motifs, une version annotée de la liste a été fournie pour expliquer la justification de cette inclusion.

II. Exposé des motifs

8. Le développement des technologies des véhicules automatisés n'en est encore qu'à ses débuts et il existe des divergences d'interprétation entre les parties contractantes quant à

ce qu'autorise la Convention sur la circulation routière de 1968. À ce stade précoce, il est donc préférable que les questions juridiques liées à la réglementation de situations dans lesquelles le système de conduite automatisée d'un véhicule automatisé est actif, et exerce donc un contrôle dynamique, soient laissées à l'appréciation des législations nationales. De cette manière, les parties contractantes seront en mesure de créer une nouvelle réglementation du trafic qui tienne compte des facteurs infrastructurels, culturels, juridiques et économiques qui leur sont propres.

9. Toute législation nationale concernant les véhicules automatisés, la circulation routière et la sécurité du trafic 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.

10. Les données probantes tirées de l'utilisation dans le monde réel peuvent donc venir à l'appui d'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.

11. 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 concernent les véhicules automatisés.

III. Les amendements

12. Ajouter un nouvel article 34 *bis* ainsi conçu :

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 doivent être conformes en substance 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 ;**
- **Par « 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 ;**
- **Par « Contrôle dynamique », 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, des réactions aux événements, ainsi que de la préparation et du signalement des manœuvres.**

13. 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.**

IV. Amendements annotés

14. 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. 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 ?].

15. Ajouter un nouvel article 34 *bis* ainsi conçu :

Article 34 *bis*

La législation nationale peut fixer les règles et dérogations, notamment celles qui concernent le conducteur, lorsque le système automatisé de conduite d'un véhicule automatisé est actif.

[Note 1 : Il s'agit de l'élément clé qui vise à faire en sorte qu'un véhicule automatisé puisse être utilisé en toute sécurité dans la circulation routière. Il reflète le fait que de nouvelles règles seront nécessaires et que certains pays pourraient souhaiter introduire des dérogations nationales à l'article 8.1 ou à d'autres articles. Mais il n'oblige pas les pays à aller plus loin que l'article 8.1 s'ils ne souhaitent pas le faire. Il importe de souligner que cette formulation n'impose aucune interprétation particulière de la Convention de 1968 en ce qui concerne les véhicules automatisés.] [Note 2 : Même s'il serait préférable de rester à un niveau supérieur et d'exclure la clause concernant le conducteur, il est admis que d'autres pays pourraient avoir besoin de quelque chose de plus explicite. Dans les deux cas il incomberait entièrement à la législation nationale d'expliquer s'il faut ou non un conducteur, un opérateur, un utilisateur responsable, ou une entité nouvelle telle que le système australien de conduite automatisée, puis de définir les prescriptions applicables dans chacun de ces cas.]

Ces règles et dérogations doivent être conformes en substance aux principes de la présente Convention.

[Note 3 : Il s'agit d'adapter la formulation de l'article 3 de la Convention de 1968 pour préciser clairement que cet amendement ne laisse pas la liberté absolue aux parties contractantes mais les contraint plutôt, si elles créent de nouvelles règles ou dérogations, à tenir compte de tous les aspects de la Convention et pas seulement du chapitre 2, ainsi que pour assurer que toute nouvelles législation donne les résultats fonctionnels prévus par les dispositions de la Convention de 1968 en ce qui concerne la circulation et la sécurité routière. Les annexes techniques en donnent un exemple au-delà du chapitre 2, où il serait important d'assurer les mêmes résultats sinon les mêmes produits.]

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 ;**

[Note 4 : Cette définition est adaptée de celles des véhicules hautement ou entièrement automatisés, mais elle inclut aussi la conduite automatisée conditionnelle. Il est clair qu'il n'y a pas de consensus quant à la question de savoir si les Conventions autorisent :

- a) Seulement les véhicules non automatisés et les véhicules assistés ;
- b) Seulement les véhicules non automatisés, les véhicules assistés et les véhicules à automatisation conditionnelle ; ou
- c) Les véhicules non automatisés, les véhicules assistés et les véhicules à automatisation conditionnelle, mais aussi les véhicules hautement ou entièrement automatisés.

16. Il vaudrait donc la peine d'être aussi clair que possible afin d'éviter de futurs débats sur le sens exact à donner à cet amendement. C'est la raison pour laquelle la définition proposée ne précise pas quel type de véhicule automatisé est concerné.].

- **Par « 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 ;**

[Note 5 : Ajoutée par souci de clarté à propos de ce qu'est un système de conduite automatisé. Cette définition porte sur tous les véhicules automatisés, plutôt que sur les seuls véhicules hautement ou entièrement automatisés, et elle est adaptée de la récente Résolution, avec l'ajout de l'expression « en toute sécurité » pour contribuer à encourager la sécurité routière.]

- **Par « 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, ainsi que de la préparation et du signalement des manœuvres.**

[Note 6 : Le terme « contrôle dynamique » est tiré de la résolution concernant les véhicules automatisés pour assurer l'harmonisation.]

[Note 7 : Le terme « domaine fonctionnel/domaine de conception fonctionnelle » n'a pas été retenu car il n'ajoute rien à l'amendement. Son inclusion aurait également pu imposer une contrainte inutile au WP.29.]

17. 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.**

[Note 8 : 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. Les mots « de l'interprétation » pourraient rendre l'amendement plus clair.]