



---

**Commission économique pour l'Europe**

Comité des transports intérieurs

**Forum mondial de la sécurité routière**

**Quatre-vingt-troisième session**

Genève, 20-24 septembre 2021

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

**Convention de 1968 sur la circulation routière :**

**Véhicules équipés de systèmes de conduite automatisés**

**Activités autres que la conduite**

**Résolution du Forum mondial de la sécurité routière (WP.1)  
sur les considérations liées à la sécurité relatives aux activités  
autres que la conduite auxquelles se livre le conducteur  
lorsque le système de conduite automatisé assure  
le contrôle dynamique du véhicule**

**Communication de l'Allemagne, du Canada, de la Finlande,  
de la France, du Japon, du Luxembourg, des Pays-Bas,  
du Royaume-Uni et de la Suède**

Le présent document contient une nouvelle version du projet de résolution proposé par le WP.1 concernant les « activités du conducteur autres que la conduite » lorsqu'un système de conduite automatisé est activé.



## I. Préambule

1. Le Forum mondial de la sécurité routière (WP.1) de la Commission économique pour l'Europe,

a) Ayant pour objectif de fournir aux Parties contractantes aux Conventions de 1968 et 1949 sur la circulation routière une source de référence sur les considérations liées à la sécurité, visant à les aider à se doter d'une législation nationale sur la circulation routière réglementant l'exercice d'autres activités que la conduite par les conducteurs d'un véhicule équipé d'un système de conduite automatisé émettant des demandes de transition ;

b) Considérant que la combinaison et l'interaction entre les capacités des différents systèmes de conduite automatisés, le comportement humain, les infrastructures et d'autres éléments d'interaction vont de plus en plus définir et conditionner la sécurité routière ;

c) Notant que la possibilité de conduire sous le contrôle d'un système de conduite automatisé crée de nouvelles conditions dans lesquelles l'interdiction de certaines activités non liées à la conduite en cas de conduite manuelle n'est plus justifiée pour des raisons de sécurité ;

d) Constatant que les systèmes de conduite automatisés peuvent demander au conducteur qu'il prenne le contrôle dynamique du véhicule, et qu'il peut être nécessaire que le conducteur soit prêt et apte à prendre le contrôle du véhicule ;

e) Tenant compte du fait que l'amélioration de la sécurité routière sera liée à l'évolution constante des prescriptions techniques ou des méthodes de validation visant à confirmer que les systèmes de conduite automatisés sont sûrs et permettent aux conducteurs de se livrer en toute sécurité à des activités autres que la conduite ;

f) Constatant que pour préserver la sécurité routière, en particulier lorsqu'il existe des risques de blessures graves, voire mortelles, il est nécessaire de tenir compte des données scientifiques pertinentes, ou de l'absence de telles données, dans le cadre de la réglementation et de l'utilisation de nouvelles technologies routières ;

g) Prenant acte du fait qu'il pourrait être nécessaire de poursuivre la réflexion sur les différents rôles que les humains peuvent assumer dans le cadre de la conduite automatisée ;

a élaboré la présente résolution et l'a adoptée le [date].

## II. Définitions

2. Aux fins de la présente résolution :

a) Les termes « système de conduite automatisé » désignent un dispositif associant des éléments matériels et logiciels permettant d'assurer le contrôle dynamique d'un véhicule de façon prolongée. Un système actif d'aide à la conduite n'est pas un système de conduite automatisé ;

b) Les termes « contrôle dynamique » désignent l'exécution en temps réel des 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 survenant dans la circulation routière ainsi que de la préparation et du signalement des manœuvres ;

c) Les termes « demande de transition » désignent l'instruction donnée par le système de conduite automatisé au conducteur de prendre le contrôle dynamique.

### **III. Recommandations relatives aux systèmes de conduite automatisés émettant des demandes de transition**

3. Les systèmes de conduite automatisés émettant des demandes de transition devraient :
- a) Interagir en toute sécurité avec le conducteur au moyen d'une interface homme-machine efficace et intuitive ;
  - b) Exercer en toute sécurité le contrôle dynamique lorsque le système est activé ;
  - c) Vérifier que le conducteur est prêt et apte à répondre à une demande de transition ;
  - d) Gérer l'attention du conducteur si nécessaire, pour s'assurer qu'il est prêt et apte à répondre à une demande de transition ;
  - e) Émettre une demande de transition, s'il y a lieu, de manière efficace et avec un délai suffisant pour que le conducteur puisse prendre le contrôle dynamique en toute sécurité ;
  - f) Après avoir émis une demande de transition, continuer à exercer le contrôle dynamique pendant le délai d'exécution et jusqu'à ce que le conducteur ait volontairement pris le contrôle dynamique du véhicule ;
  - g) Transférer le contrôle dynamique au conducteur de manière sûre et prévisible ;
  - h) Vérifier que le conducteur exerce bien le contrôle dynamique à la fin d'une transition ;
  - i) Effectuer une manœuvre d'atténuation des risques si le conducteur n'exerce pas le contrôle dynamique.

### **IV. Recommandations à l'intention des conducteurs**

4. Les conducteurs devraient :
- a) Respecter le droit applicable, y compris lors d'activités autres que la conduite. Avant de prendre la route, les conducteurs devraient se familiariser avec le fonctionnement du véhicule et les prescriptions relatives à l'exercice d'activités autres que la conduite ;
  - b) Veiller à disposer des aptitudes physiques et mentales nécessaires pour exercer en toute sécurité le contrôle dynamique du véhicule ;
  - c) Répondre à une demande de transition en exerçant le contrôle dynamique de manière appropriée et en temps voulu lorsque la réglementation nationale, les règles de la circulation ou les directives l'exigent ;
  - d) S'abstenir de toute activité autre que la conduite si cette activité est dangereuse ou peut empêcher de répondre à une demande de transition ;
  - e) S'abstenir de perturber le fonctionnement du système de conduite automatisé d'une manière qui pourrait compromettre la sécurité.

### **V. Recommandations à l'intention des fabricants de systèmes de conduite automatisés émettant des demandes de transition**

5. Les fabricants de systèmes de conduite automatisés émettant des demandes de transition devraient :
- a) S'assurer que les performances des systèmes de conduite automatisés sont conformes aux recommandations relatives à de tels systèmes énoncées ci-dessus, y compris en ce qui concerne le respect du droit applicable ;
  - b) Informer et former les conducteurs en ce qui concerne leur rôle dans la sécurité d'utilisation du véhicule, ce qui inclut notamment les recommandations à l'intention des conducteurs énoncées ci-dessus ;

c) S'abstenir de faire usage de noms, de descriptions ou de matériel de commercialisation trompeurs et susceptibles de favoriser une utilisation inadéquate du système de conduite automatisé ;

d) Envisager des mesures supplémentaires, selon les besoins, visant à assurer une utilisation adéquate des systèmes de conduite automatisés et à promouvoir par d'autres moyens la sécurité routière, à mesure que les technologies sur lesquelles reposent les systèmes de conduite automatisés évolueront et que de nouvelles pratiques de référence seront observées.

## **VI. Recommandations à l'intention des Parties contractantes**

6. Les Parties contractantes sont encouragées à :

a) Envisager de prendre des mesures appropriées au niveau national visant à réglementer les activités autres que la conduite ;

b) Examiner de quelle manière la formation du conducteur et l'examen de conduite peuvent permettre de s'assurer que les conducteurs possèdent les compétences et les connaissances nécessaires pour gérer les exigences liées aux nouvelles technologies ;

c) Assurer la continuation de la coopération au sein du Forum mondial de la sécurité routière (WP.1) et du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) et entre eux, y compris en ce qui concerne les activités autres que la conduite dans le cadre de la conduite automatisée.

## **VII. Conclusion**

7. Cette résolution sera révisée et mise à jour périodiquement pour tenir compte des évolutions technologiques ou réglementaires concernant les véhicules équipés d'un système de conduite automatisé, ainsi que pour préciser l'évolution du rôle de l'être humain dans le cadre de son interaction avec un système de conduite automatisé.

---