



Conseil économique et social

Distr. générale
19 décembre 2019
Français
Original : anglais

Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Forum mondial de la sécurité routière

Groupe d'experts de la signalisation routière

Quatre-vingtième session

Genève, 9-13 mars 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 d'amendement à la Convention sur la circulation routière de 1968

**Soumise par la Belgique, la Fédération de Russie, la Finlande,
la France, le Luxembourg, le Portugal, la Suède et la Suisse**

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 de modifier l'article 1 de la Convention sur la circulation routière de 1968 et d'insérer un nouvel article 34bis afin d'assurer une plus grande sécurité juridique dans le contexte de l'automatisation croissante des véhicules.



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 ininterrompue ;

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 l’environnement routier, des réactions aux événements survenant dans la circulation routière et de la préparation et du signalement des manœuvres ; ».

Insérer un nouvel article 34 bis libellé comme suit :

« Article 34 bis

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 :

a) Conforme à la législation nationale et à tout instrument juridique international applicable aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d’être montés ou utilisés sur un véhicule à roues ;

b) Dont l’utilisation est régie par la législation nationale,
dont le texte doit être conforme aux principes de la présente Convention. ».

II. Justification des propositions d’amendements à la Convention sur la circulation routière de 1968

A. Problème

1. Tous les auteurs de la présente justification sont d’avis que les Conventions sur la circulation routière de 1949 et de 1968 ne devraient pas empêcher une utilisation responsable des véhicules automatisés dans la circulation routière. Le Forum mondial de la sécurité routière a déjà souligné que les véhicules automatisés étaient susceptibles d’améliorer la sécurité routière¹, et que ces Conventions avaient pour objet « de faciliter la circulation routière internationale et d’accroître la sécurité sur les routes grâce à l’adoption de règles uniformes de circulation »².

2. Toutefois, les avis des auteurs de la présente justification divergent quant au statut juridique actuel des véhicules automatisés au regard de la Convention sur la circulation routière de 1968. Une grande partie du débat a porté sur la disposition de l’article 8 selon laquelle « tout véhicule en mouvement ou tout ensemble de véhicules en mouvement doit avoir un conducteur »³. Certains auteurs estiment que certaines catégories de véhicules automatisés n’ont pas de conducteur et ne satisfont donc pas à cette prescription. D’autres considèrent que les véhicules automatisés ont bien un conducteur et satisfont de ce fait à la prescription. Pour d’autres encore, les véhicules automatisés ne sont pas visés par ce texte et il y a donc pas de contradiction.

¹ ECE/TRANS/WP.1/2018/4/Rev.3 – Résolution du Forum mondial de la sécurité routière (WP.1) sur le déploiement de véhicules hautement et entièrement automatisés dans la circulation routière.

² Convention sur la circulation routière adoptée à Vienne le 8 novembre 1968 et Convention sur la circulation routière adoptée à Genève le 19 septembre 1949.

³ Convention sur la circulation routière, adoptée à Vienne le 8 novembre 1968

3. De plus, les avis des auteurs de la présente justification divergent quant à la question de savoir si la Convention sur la circulation routière de 1949, selon laquelle « tout véhicule ou ensemble de véhicules couplés marchant isolément doit avoir un conducteur », est toujours valide⁴. Un pays peut être Partie à la Convention de 1949 uniquement, à la Convention de 1968 uniquement, ou aux deux conventions. Certains auteurs estiment que toute Partie aux deux conventions n'est en réalité tenue de respecter que la Convention de 1968, qui a été conçue pour remplacer celle de 1949. D'autres considèrent que toute Partie aux deux conventions est tenue de respecter la Convention de 1968 vis-à-vis des Parties à cet instrument, et celle de 1949 vis-à-vis des Parties à la Convention de 1949 qui n'ont pas ratifié la Convention de 1968.

4. Ces différences d'interprétation pourraient entraîner des divergences entre Parties dans la pratique. Certains systèmes de conduite automatisée pourraient ne pas correspondre à l'interprétation qu'une Partie fait de la Convention de 1968, tout en correspondant à l'interprétation d'une autre Partie. En outre, certaines propositions allant dans le sens de la première interprétation risquent d'aller à l'encontre de l'autre. Ces différences d'interprétation pourraient faire obstacle à l'instauration de « règles de circulation uniformes ». Elles pourraient également soulever des préoccupations quant au fait que le cadre juridique international ne met pas les Parties désireuses de promouvoir la conduite automatisée sur un pied d'égalité.

B. Solution

5. Tous les auteurs estiment que la présente proposition d'amendement à la Convention de 1968 est le fruit d'un consensus raisonnable et constitue la solution la plus réaliste pour progresser à court terme. La proposition pourrait permettre à toutes les Parties, sur une base juridique, de faire une place aux véhicules automatisés et d'adopter une réglementation les concernant, même en cas d'interprétations divergentes des conventions. En effet, la poursuite du débat visant à résoudre ces divergences pourrait nuire à d'autres discussions importantes portant sur des questions relatives à la conduite automatisée. C'est pourquoi cette proposition d'amendement ne vise pas à résoudre ces divergences sous-jacentes.

6. Cette proposition d'amendement vise plutôt à réaliser un objectif commun d'une manière qui soit au moins acceptable pour toutes les parties. Il a donc fallu éviter toute formulation ou incidence inacceptable pour certaines Parties, quand bien même elle aurait la faveur d'autres. Les auteurs de la proposition ont recensé six « motifs de discorde » susceptibles de faire obstacle à la mise en œuvre de l'instrument sur la base de discussions tenues précédemment dans le cadre du Forum mondial de la sécurité routière, et ils se sont efforcés de les contourner⁵.

7. Le texte proposé permet donc aux Parties aux conventions de 1949 et de 1968 de faire le choix de promouvoir l'utilisation responsable des véhicules automatisés dans des conditions qui leurs sont acceptables et qui sont conformes aux principes de sécurité plus généraux énoncés dans lesdits instruments. Il est important de noter que l'amendement prévoit d'autoriser la circulation de véhicules automatisés qui, selon certaines Parties, ne sont pas pilotés par un conducteur dit « normal », c'est-à-dire humain. Soulignons également que l'amendement n'impose pas aux Parties aux Conventions de 1968 ou de 1949 cette interprétation particulière du texte original.

8. C'est pourquoi la proposition d'amendement énonce que l'exigence relative au conducteur est « réputée » satisfaite lorsque les conditions susmentionnées sont remplies⁶. Cet énoncé juridique permet à une Partie qui estime que les véhicules automatisés ne respectent pas l'exigence relative au conducteur de faire exception à cette exigence et, dans

⁴ Convention sur la circulation routière, adoptée à Genève le 19 septembre 1949.

⁵ WP1-IGEAD-13-01 (Projet d'ordre du jour de la treizième réunion du Groupe informel d'experts de la conduite automatisée), point 5 de l'ordre du jour.

⁶ Il est particulièrement important de noter que les dispositions finales de l'amendement proposé garantissent que toute législation nationale demeure conforme aux principes de la Convention. En d'autres termes, comme expliqué ci-dessous, les parties n'ont pas toute liberté en ce qui concerne les véhicules automatisés.

le cas d'une Partie qui estime que les véhicules automatisés respectent l'exigence relative au conducteur, de confirmer son interprétation. Dans les deux cas, une Partie à la Convention de 1968 peut estimer que la conduite automatisée est légale en vertu de cet instrument, tout comme une Partie à la Convention de 1949 peut maintenir sa position selon laquelle la conduite automatisée est légale en vertu de cet instrument.

C. Conditions

9. La proposition d'amendement concerne les véhicules qui utilisent un système de conduite automatisé, étant entendu que ledit système doit être activé ou en fonctionnement. Comme précisé dans les définitions, un système de conduite automatisé « exécute toutes les fonctions opérationnelles et tactiques en temps réel nécessaires au déplacement du véhicule »⁷. Un système actif d'aide à la conduite n'est donc pas un système de conduite automatisé. Seules les fonctions des niveaux 3, 4 et 5 correspondent à une conduite automatisée⁸.

10. Contrairement à la résolution portant sur le déploiement de véhicules hautement et entièrement automatisés dans la circulation routière, la présente proposition d'amendement ne délimite pas son champ d'application en fonction du niveau d'automatisation, mais s'applique à tout véhicule utilisant un « système de conduite automatisé », défini comme « un système associant des éléments matériels et logiciels permettant d'assurer le contrôle dynamique d'un véhicule de façon ininterrompue », à condition que celui-ci satisfasse aux critères indiqués dans la proposition d'amendement elle-même. Le texte proposé prévoit des garanties, au titre desquelles une présence humaine est effective pendant l'utilisation de ces systèmes. En particulier, la disposition « réputée satisfaite » ne s'applique que dans le cas où le système est activé, et – comme indiqué ci-dessous – le fonctionnement de ce système est soumis à la législation nationale, elle-même régie par les principes de sécurité énoncés dans la Convention.

11. Ce 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 1968⁹. Une partie 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 » étant une référence aux accords de 1958 et 1998 relatifs aux règlements techniques. Le fait de préciser que l'instrument doit être « applicable » garantit que les prescriptions d'un accord technique ne s'appliquent que dans les pays qui y sont Parties et qui mettent en œuvre ledit instrument dans le cadre de leur système de certification. Cela permet également de s'assurer que les Parties peuvent continuer à délivrer des homologations pour les véhicules et les systèmes de conduite qui ne sont pas encore visés par ces instruments ou dont il a été décidé qu'ils ne seraient pas soumis aux prescriptions de ces derniers.

12. D'autre part, le fonctionnement du système de conduite automatisé doit être « régi » par la législation nationale. Cette disposition, qui est en fait similaire à celle des propositions antérieures, peut être transposée plus facilement et plus directement dans le cadre juridique national de certaines Parties. La législation nationale peut inclure les règles de circulation générales appliquées par une Partie ; il n'est pas nécessaire d'avoir une nouvelle législation ou une législation concernant expressément les véhicules automatisés.

⁷ Document ECE/TRANS/WP.1/2018/4/Rev.3, par. III.3 a) et b) :

a) « Système de conduite automatisé » la combinaison de matériels et de logiciels permettant d'assurer le contrôle dynamique d'un véhicule de façon ininterrompue.

b) « 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.

⁸ SAE J3016.

⁹ Convention sur la circulation routière, adoptée à Vienne le 8 novembre 1968.

Néanmoins, en vertu de cette disposition, une Partie pourrait également appliquer des exigences supplémentaires relatives aux véhicules automatisés. Ainsi, une Partie pourrait préciser la définition du « conducteur » d'un véhicule automatisé, exiger que chaque véhicule automatisé en ait un et imposer des exigences particulières le concernant. De cette façon, les Parties pourront continuer à répartir les responsabilités techniques pour assurer un fonctionnement dans des conditions de sécurité en attribuant des tâches précises à certains intervenants.

13. L'ensemble de ces textes de loi, tant au niveau national qu'international, et tant sur le plan de la conception que sur celui du fonctionnement, doivent être « conformes aux principes » de la Convention de 1968. Ces « principes » sont, en ce sens, plus larges et plus abstraits que les dispositions de la Convention. Il est expressément indiqué dans la proposition d'amendement que l'une de ces dispositions – l'exigence concernant le conducteur – est réputée satisfaite, et les renvois aux principes de la proposition d'amendement n'y changent rien. En somme, cette mention signifie que les Parties doivent aborder la question des véhicules automatisés dans une optique d'amélioration de la sécurité routière.

D. Liens avec les conventions

14. L'amendement proposé serait ajouté en tant que nouvel article 34 *bis* à la Convention de 1968. Cet article 34 *bis* serait totalement distinct de l'article 34 actuel. Étant donné que les définitions « système de conduite automatisé » et « contrôle dynamique » ne concernent que ce nouvel article 34 *bis*, elles y seraient également incorporées.

15. Il avait été précédemment proposé d'ajouter un texte pour préciser que la modification de la Convention de 1968 ne supposait pas l'introduction d'un amendement similaire dans la Convention de 1949¹⁰. Comme indiqué plus haut, certains auteurs ont jugé qu'il fallait modifier la Convention de 1968 pour tenir compte de la conduite automatisée, alors que d'autres estimaient que ni la Convention de 1968 ni celle de 1949 ne nécessitaient d'être modifiées. La crainte a été exprimée que tout amendement à la Convention de 1968 ne fragilise cette dernière conclusion. Les auteurs ont néanmoins fini par estimer que l'amendement proposé n'était pas en contradiction avec ladite conclusion et ne devrait donc pas limiter, et ne limitera pas, l'interprétation de la Convention de 1949.

16. On notera enfin que le Forum mondial de la sécurité routière a entrepris d'élaborer une nouvelle convention portant expressément sur la conduite automatisée¹¹. La présente proposition d'amendement à la Convention de 1968 va dans le sens de cette initiative. Même si une Partie à la Convention de 1968 ratifiait une nouvelle convention sur la conduite automatisée, ses obligations au titre de la Convention de 1968 seraient toujours les mêmes vis-à-vis des Parties qui n'auraient pas ratifié la nouvelle convention. Il est donc important que les Parties aux Conventions de 1949 et de 1968 aient l'assurance que ces instruments conviennent pour les véhicules automatisés. Tel est l'objet de la présente proposition.

¹⁰ ECE/TRANS/WP.1/2019/8, par. 13.

¹¹ Document ECE/TRANS/WP.1/169 (projet de rapport de la soixante-dix-neuvième session du WP.1, septembre 2019), par. 28.