

La voiture autonome Technologies, enjeux et applications

*Les Conventions de Genève et de Vienne
de 1949 et de 1968
11 février 2016, Paris*

*Joël VALMAIN
Conseiller Technique « Europe-International »
du Délégué interministériel à la sécurité routière*



MINISTÈRE
DE
L'INTÉRIEUR

SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES

Une approche “profane” de l'automatisme

Différents stades :

- Le conducteur fait tout ;
- Le conducteur est assisté ou aidé : contrôle du positionnement et de la vitesse de son véhicule, le reste peut être dévolu à des systèmes d'assistance ;
- L'automatisation partielle (niveau plus ou moins élevé) : un système assiste et aide le conducteur dans certaines tâches principales, mais il surveille et reprend le contrôle ;
- Le « tout automatique » : le conducteur se laisse conduire.

La Convention de Vienne sur la circulation routière : 8 novembre 1968

■ Article 8 :

- Tout véhicule doit avoir un conducteur ;
- Tout conducteur doit être en état physique et mental pour conduire ;
- Tout conducteur doit avoir les connaissances et l'habileté nécessaires à conduire ;
- Tout conducteur doit constamment avoir le contrôle de son véhicule.

La Convention de Vienne sur la circulation routière : 8 novembre 1968

■ Article 13 :

- **Tout conducteur de véhicule doit rester, en toutes circonstances, maître de son véhicule, de façon à pouvoir se conformer aux exigences de la prudence et à être constamment en mesure d'effectuer toutes les manoeuvres qui lui incombent.**

Incohérences dans les textes au niveau international

- **Les Règlements techniques concernant les véhicules :** amendements très fréquents et rapides (WP 29). Ils sont donc rapidement adaptés aux évolutions techniques.
- **Les amendements à la Convention de 1968** sont peu fréquents et demandent du temps : c'est un texte juridique soumis à des procédures d'amendement rigoureuses.
- **Mandat du CTI au WP 1 :** maintenir la concordance et la cohérence entre ces instruments.



Proposition d'amendement de la Convention (1)

- On ne change pas l'article 13, mais l'article 8 (§5) devient :

→ Tout conducteur doit constamment avoir le contrôle de son véhicule ou pouvoir guider ses animaux.

Les systèmes ayant une incidence sur la conduite d'un véhicule sont considérés comme conformes à la 1ère phrase du présent § et au § 1 de l'article 13, dans la mesure où :

Proposition d'amendement de la Convention (2)

- ils sont conformes aux Règlements ONU annexés à l'Accord de Genève du 20 mars 1958

ou

- ils sont conformes à l'Accord de Genève du 25 juin 1998;
- S'ils ne sont pas conformes à ces Règlements, alors pour répondre à l'exigence de conformité de la diapo précédente, ils doivent pouvoir être désactivés ou coupés.



Proposition d'amendement de la Convention (3)

- Le texte a été adopté lors de la session du mois de mars 2014 du WP 1.
- Envoyé au service juridique de l'ONU à New-York + procédures à respecter.
- Son entrée en vigueur est le 23 mars 2016.
- Un aspect important à prendre en compte : l'information et la formation des conducteurs, le cas échéant l'évolution de l'examen pratique du permis de conduire.

Proposition d'amendement de la Convention (4)

- Un nouveau texte a été soumis lors des sessions de mars et d'octobre 2015 du WP 1.
- Conclusion difficile en séance plénière : création d'un petit groupe informel = *“Informal working group on automated driving”*.
- Déjà 2 réunions : Schiphol (NL) le 5 novembre 2015 et Paris (F) le 14 décembre 2015.
- Prochaine réunion le 15 février 2016 à Bruxelles avec l'objectif : préparer de manière concrète le travail de la 72^{ème} session du WP 1 sur ce sujet pour une plus grande efficacité.



Pour plus de détails :
<http://www.securite-routiere.gouv.fr/>

Merci pour votre attention

