

# Résolution du Forum mondial de la sécurité routière (WP.1) sur les questions de sécurité relatives aux activités autres que la conduite auxquelles se livre le conducteur lorsqu'un système de conduite automatisé émettant des demandes de transition assure le contrôle dynamique du véhicule

## 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 1949 et de 1968 sur la circulation routière une source de référence sur les questions de sécurité en vue de les aider à se doter d'une législation nationale sur la circulation routière qui régleme l'exercice d'autres activités que la conduite par les conducteurs de véhicules équipés de systèmes de conduite automatisés émettant des demandes de transition ;
  - b) Estimant que l'ensemble formé par les capacités des systèmes de conduite automatisés, le comportement humain et les infrastructures, l'interaction entre ces éléments ainsi que d'autres interactions vont de plus en plus définir et conditionner la sécurité routière ;
  - c) Notant que l'émergence des systèmes de conduite automatisés suppose de tenir compte, aux fins de la sécurité, des situations dans lesquelles certaines activités autres que la conduite peuvent être autorisées lorsque lesdits systèmes assurent le contrôle dynamique du véhicule ;
  - d) Conscient que l'élaboration de prescriptions de sécurité ou de méthodes de validation concernant les systèmes de conduite automatisés continuera de renforcer la sécurité routière ;
  - e) Notant que l'adoption de nouvelles technologies qui influent sur la circulation routière impose de tenir compte des données scientifiques y relatives dans une optique d'amélioration continue de la sécurité routière ;a élaboré la présente résolution et l'a adoptée.

## II. Champ d'application et définitions

2. La présente résolution s'applique aux véhicules équipés d'un système de conduite automatisé émettant des demandes de transition auxquelles le conducteur humain est censé répondre. Aux fins de la présente résolution :
  - a) Le terme « système de conduite automatisé » désigne un dispositif associant des éléments matériels et logiciels qui permettent d'assurer le contrôle dynamique d'un véhicule de façon prolongée ;
  - b) 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 la route, des réactions aux événements survenant dans la circulation routière, ainsi que de la préparation et du signalement des manœuvres ;
  - c) Le terme « demande de transition » désigne l'instruction donnée par le système de conduite automatisé au conducteur afin que celui-ci reprenne le contrôle dynamique du véhicule.

### **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) Exercer le contrôle dynamique du véhicule, lorsqu'ils sont activés, et interagir avec le conducteur au moyen d'une interface homme-machine efficace et intuitive, en toute sécurité ;
  - b) Contrôler la disponibilité et gérer l'attention du conducteur pour qu'il soit prêt et apte à répondre à une demande de transition ;
  - c) 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 du véhicule en toute sécurité ;
  - d) Après avoir émis une demande de transition, continuer à exercer le contrôle dynamique du véhicule jusqu'à ce que le conducteur l'ait pris ;
  - e) Transférer le contrôle dynamique du véhicule au conducteur de manière sûre, claire et prévisible ;
  - f) Vérifier que le conducteur exerce bien le contrôle dynamique du véhicule à la fin d'un processus de transition ;
  - g) Effectuer une manœuvre d'atténuation des risques si le conducteur ne reprend pas le contrôle dynamique du véhicule

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

4. Les conducteurs devraient :
  - a) Se familiariser avec le fonctionnement du véhicule et les prescriptions relatives à l'exercice d'activités autres que la conduite, avant de prendre la route ;
  - b) Veiller à disposer des facultés physiques et mentales nécessaires à la reprise, en toute sécurité, du contrôle dynamique du véhicule ;
  - c) Répondre à une demande de transition en reprenant le contrôle dynamique du véhicule de manière appropriée et en temps voulu ;
  - d) S'abstenir de mener des activités autres que la conduite si celles-ci les empêchent de reprendre le contrôle dynamique du véhicule lorsqu'une demande de transition est émise ;
  - e) S'abstenir de perturber les systèmes de conduite automatisés d'une manière qui pourrait compromettre le bon fonctionnement de ces systèmes et la sécurité routière en général.

### **V. Recommandations à l'intention des fabricants de systèmes de conduite automatisés émettant des demandes de transition et des constructeurs de véhicules équipés de tels systèmes**

5. Les fabricants de systèmes de conduite automatisés émettant des demandes de transition et les constructeurs de véhicules équipés de tels systèmes devraient :
  - a) S'assurer que les performances des systèmes de conduite automatisés sont conformes aux recommandations relatives à de tels systèmes énoncées ci-dessus, et ce tout au long du cycle de vie desdits systèmes ;
  - b) Informer et former les conducteurs en ce qui concerne la sécurité d'utilisation et les limites des systèmes de conduite automatisés des véhicules ;
  - c) S'abstenir de faire usage de noms, de descriptions ou de matériel de commercialisation trompeurs et susceptibles de favoriser une utilisation inadéquate des systèmes de conduite automatisés ;
  - d) Mettre en place des mesures destinées à empêcher la modification et le détournement des systèmes de conduite automatisés afin de préserver la sécurité routière ;
  - e) Envisager de prendre d'autres mesures, y compris en coopération avec les Parties contractantes, pour garantir la sécurité d'utilisation des systèmes de conduite automatisés à mesure que les technologies correspondantes évoluent.

## **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, en tenant compte des recommandations énoncées dans la présente résolution ;
  - b) Envisager de prendre des mesures appropriées au niveau national, en s'attachant à la formation des conducteurs et à l'examen de conduite, de façon à garantir que les conducteurs possèdent les compétences et les connaissances nécessaires à la gestion des exigences liées aux nouvelles technologies ;
  - c) Assurer la poursuite de la coopération dans le cadre du Forum mondial de la sécurité routière (WP.1) et du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) ainsi qu'entre eux, y compris en ce qui concerne les questions de sécurité liées à la conduite automatisée.

## **VII. Disposition finale**

7. La présente résolution sera révisée et mise à jour périodiquement pour tenir compte des évolutions technologiques ou réglementaires concernant les systèmes de conduite automatisés émettant des demandes de transition.