

Séminaire Automatisation – Université Gustave Eiffel

Etat des lieux de la réglementation

21 janvier 2022

Marine MOLINA, Adjointe à la Cheffe du BSC/PUR et « Sherpa véhicule autonome » de la DSR
Joël VALMAIN, Conseiller Technique « Europe-International » de la Déléguée interministérielle à la sécurité routière

Les Conventions internationales sur la circulation routière

- *Convention du 24 avril 1926 de Paris sur la circulation automobile*
- *Convention du 30 mars 1931 de Paris sur la signalisation routière*
- *Conventions du 19 septembre 1949 de Genève sur la circulation routière internationale et sur la signalisation routière [il est dit : « ...et d'en assurer la sécurité (de la circulation)... »].*
- *Conventions du 8 novembre 1968 de Vienne, avec sensiblement le même libellé (souvent considérées comme une modernisation des Conventions de Genève.*

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 ;*
- *La notion d'ADAS : Advanced Driver's Assistance System ;*
- *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 en mouvement doit avoir un conducteur.*

- 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.*

Travail au WP 1 autour de la Convention de Vienne

- *Création en automne 2015, d'un petit groupe informel = "Informal group of experts on automated driving" (WP 1-IGEAD).*
- *Les membres de ce groupe = pays européens + Japon + USA + Canada + Commission européenne (observateur) + OICA + CLEPA.*
- *Son rôle : préparer les sessions plénières du WP 1 et ainsi faciliter l'adoption de mesures en matière de conduite automatisée (automated driving).*

Où en étions-nous en fin d'année 2020 ?

- ***Le WP 1 avait adopté en septembre 2018 une Résolution - instrument « onusien » non contraignant - visant à traiter du déploiement en circulation de véhicules hautement ou entièrement automatisés.***

- ***Accord du WP 1 sur le « park assist », y compris par télécommande : même si le conducteur est à l'extérieur du véhicule (pas plus loin que 6m), cela ne met pas en danger la sécurité routière. Ce n'est toutefois pas à proprement parler, un système de conduite automatisé.***

Etat des lieux en septembre 2020 (2) : amendement à la Convention de Vienne

ARTICLE PREMIER

Définitions

ab) Le terme « système de conduite automatisé » désigne un dispositif 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 la route, des réactions aux événements survenant dans la circulation routière, ainsi que de la préparation et du signalement des manœuvres.

Ajout du nouvel article 34 bis :

Ajouter le nouvel article 34 bis, comme suit :

ARTICLE 34 bis

Conduite automatisée

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 qui est conforme :

- a) À la réglementation technique nationale, et à tout instrument juridique international applicable, concernant les véhicules à roues et les équipements et pièces susceptibles d'être montés et/ou utilisés sur un véhicule à roues ;
- b) À la législation nationale régissant le fonctionnement du véhicule.

Le champ d'application du présent article est limité au territoire de la Partie contractante où s'appliquent la réglementation technique nationale et la législation nationale régissant le fonctionnement du véhicule.

Cadre national expérimental : loi PACTE

Corpus législatif et réglementaire :

Ordonnance n° 2016-1057 du 3 août 2016 modifiée relative à l'expérimentation de véhicules à délégation de conduite sur les voies publiques ;

Décret n° 2018-211 du 28 mars 2018 modifié relatif à l'expérimentation de véhicules à délégation de conduite sur les voies publiques ;

Arrêté du 17 avril 2018 modifié relatif à l'expérimentation de véhicules à délégation de conduite sur les voies publiques.



Cadre national expérimental : loi PACTE

Différents cas d'usage principaux :

- Navettes urbaines ou transports en commun de personnes automatisés sur parcours prédéfini ;
- véhicules particuliers sur autoroutes ;
- droïdes de logistique urbaine

Des expérimentations depuis 2016 avec un pic en 2019 (38 autorisations délivrées)

- impact du contexte sanitaire en 2020

But : tester et accompagner la mise en place du cadre pérenne.

Travaux cadre pérenne national : loi d'orientation des mobilités LOM et déclinaison

Corpus législatif et réglementaire :

Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités – articles 31 et 32

Ordonnance n° 2021-443 du 14 avril 2021 relative au régime de responsabilité pénale applicable en cas de circulation d'un véhicule à délégation de conduite et à ses conditions d'utilisation

Ordonnance n° 2021-442 du 14 avril 2021 relative à l'accès aux données des véhicules

Décret n° 2021-873 du 29 juin 2021 portant application de l'ordonnance n° 2021-443 du 14 avril 2021 relative au régime de responsabilité pénale applicable en cas de circulation d'un véhicule à délégation de conduite et à ses conditions d'utilisation

Travaux cadre pérenne national : loi d'orientation des mobilités LOM et déclinaison

- « Adaptation des dispositions (L et R) du code de la route et du code des transports pour permettre la circulation sur les routes de France des véhicules équipés de systèmes à délégation de conduite dès leur homologation, et des systèmes de transport routier automatisés sur parcours ou zones prédéfinis dès septembre 2022. »
- Adaptation du régime de responsabilité pénale applicable au conducteur
- Définition des modalités d'interaction entre le conducteur et le système de conduite automatisé, ainsi que les manœuvres d'urgence que le système peut être amené à effectuer automatiquement

Travaux cadre pérenne national : loi d'orientation des mobilités LOM et déclinaison

- Précision du niveau d'attention attendu de la part du conducteur sur son environnement de conduite lorsqu'un système de conduite automatisé est activé.

La publication de ce décret permet à la France d'être parmi les premiers pays à avoir adapté son cadre juridique à la circulation de tels véhicules et donne aux industriels la visibilité nécessaire pour le développement de ces systèmes.

Cadre international : Résolution sur les autres activités que la conduite

Projet de résolution sur les autres activités que le conduite que pourra exercer dès lors qu'un système de conduite automatisé est activé

Non contraignante

Visé à aider les parties contractantes dans l'élaboration de leur législation et réglementation nationale.

Possible adoption en mars 2022.

Cadre international : Démarrage travaux d'écriture de la convention internationale sur la conduite automatisée.

Format : Groupe officiel d'experts

Mandat : Proposer au WP1 un projet de convention internationale sur la conduite automatisée

Chapeautant Conventions de Vienne et de Genève

Durée : 2 ans (renouvelables)

Premières réunions : 1^{er} septembre et 6 décembre 2021, la prochaine le 31 janvier 2022

Bureau: Présidence Allemagne / Vice-Présidences : France et Fédération de Russie

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

Merci pour votre attention