



Strasbourg, 17 novembre 2021

COMITÉ EUROPÉEN POUR LES PROBLÈMES CRIMINELS (CDPC)

1^{ère} réunion du Comité de rédaction pour l'élaboration d'un instrument sur l'Intelligence Artificielle et le Droit pénal (CDPC-AICL)

15-16 novembre 2021

14h30 – 17h00

Format hybride

Palais, Salle 6 / Vidéoconférence

Rapport

Document préparé par le secrétariat du CDPC
Direction générale I – Droits de l'homme et État de droit

1. Ouverture de la réunion par M. Jan Kleijssen, directeur de la Direction de la société de l'information et la lutte contre la criminalité

M. Kleijssen a ouvert la réunion et a souhaité la bienvenue à tous les participants. Il a félicité M. Jesper Hjortenberg (Danemark), président du CDPC, pour sa présidence du Comité. Il a également remercié le Pr. Sabine Gless (Allemagne), experte scientifique, pour son implication continue et l'a félicité pour les progrès réalisés jusqu'à présent. M. Kleijssen a ensuite brièvement présenté l'approche globale du Conseil de l'Europe sur les questions liées à l'IA, soulignant l'importance de suivre les développements les plus récents dans ce domaine. Il a également salué M. Kristian Bartholin, secrétaire du Comité ad hoc sur l'intelligence artificielle (CAHAI) et a confirmé que le Comité de la Convention sur la cybercriminalité (T-CY), qui n'a pas pu être représenté pour cette réunion spécifique, s'impliquera dans le processus à venir.

2. Tour de table et introduction par le président et le Secrétariat

Le tour de table a permis aux participants de présenter brièvement leurs fonctions et leur expertise. Se référant au mandat du CDPC-AICL, M. Hjortenberg a ensuite présenté l'objectif principal de cette réunion et de celles à venir, à savoir déterminer la nature de l'instrument qui sera rédigé ultérieurement, avec pour point central la responsabilité pénale à l'égard des véhicules et de la conduite automatisée. M. Carlo Chiaromonte, secrétaire du CDPC, a brièvement présenté le contexte dans lequel s'inscrivent les travaux du CDPC-AICL et a souligné qu'une fois la nature de l'instrument convenue au niveau du CDPC, le mandat de ce Comité sera mis à jour.

3. Présentation des activités du CAHAI par M. Kristian Bartholin

M. Bartholin a brièvement présenté les activités récentes du CAHAI, à savoir l'analyse des questions juridiques relatives aux systèmes utilisant l'IA et l'identification des principaux éléments à inclure dans un cadre général sur l'IA, dans le respect des droits de l'homme et de l'État de droit. Il a mentionné les liens possibles entre les travaux du CDPC-AICL et ceux du CAHAI et de son successeur (puisque le mandat du CAHAI se terminera à la fin de l'année) et a enfin souligné le besoin de coopération au sein du Conseil mais aussi avec d'autres organisations compétentes en matière d'IA.

4. Présentation sur l'IA et le droit pénal par la Pr. Dr. iur. Sabine Gless

Le Pr. Gless a ensuite réalisé une présentation détaillée des principales implications en termes de droit pénal matériel et procédural (notamment sur la responsabilité pénale et les questions liées aux preuves) concernant l'utilisation de l'IA pour l'automatisation de la conduite, en se basant également sur les résultats de l'étude de faisabilité, qui a été finalisée fin 2020 et qui servira de base aux travaux du CDPC-AICL. Elle a spécifiquement mentionné qu'il y avait eu quelques développements dans les lois de certains États dans ce domaine depuis que l'étude a été finalisée. Cependant, seuls quelques États ont adopté une législation concernant la responsabilité pénale, alors que la plupart d'entre eux soulignent la nécessité de nouvelles réglementations dans un cadre international. En outre, elle a indiqué que la plupart des États expriment le souhait d'établir de nouvelles règles procédurales et des mécanismes de coopération en matière d'IA et de conduite automatisée. Anticiper ce qui pourrait être autorisé dans ce domaine à l'avenir sera essentiel dans la rédaction d'un instrument potentiel pour éviter l'obsolescence entraînée par les évolutions rapides de l'IA. Par la suite, de nombreuses délégations ont félicité le Pr. Gless pour son excellente présentation, ont posé de nombreuses questions et sont intervenues pour soulever des problèmes concernant d'autres moyens de transport, la question de la responsabilité des utilisateurs par rapport aux programmeurs et le niveau d'autonomie de l'IA.

5. Présentation de la législation française

Le cadre juridique français sur l'IA et la conduite automatisée étant particulièrement avancé, Mme Bertille Dourthe (France, Ministère de la Justice), experte française au sein du CDPC-AICL, a été invitée à présenter les dernières évolutions de la législation nationale française dans ce domaine, concernant notamment les deux ordonnances dédiées aux véhicules automatisés d'avril 2021 (cf. annexe) :

- la 1^{ère} ordonnance vise notamment à définir le régime de responsabilité pénale applicable à l'utilisation des véhicules à conduite automatisée et à en clarifier les conditions d'utilisation ;
- la 2^{ème} ordonnance fournit des informations sur l'accès aux données des véhicules automatisés, notamment en cas d'accident de la route ou de conditions de conduite dangereuses, et sur l'utilisation de ces données (nature des données, utilisation potentielle dans le cadre de procédures pénales, etc.).

La présentation de la législation française a été suivie de nombreuses interventions et discussions entre les membres du CDPC-AICL et avec l'experte scientifique sur le régime de responsabilité décrit, sur qui peut accéder aux données des véhicules (utilisateur vs. propriétaire vs. titulaire du certificat d'immatriculation) et à quelles fins ils peuvent les utiliser, entre autres. En outre, la délégation allemande ainsi que toutes les autres autres délégations, ont été invitées à présenter les développements récents de leur cadre législatif dans le domaine de l'IA et de la conduite automatisée lors de la prochaine réunion.

6. Discussions sur la portée et la nature potentielle de l'instrument

À la suite de ces présentations et discussions, M. Hjortenberg a invité les délégations à examiner quel type d'instrument pourrait être élaboré à un stade ultérieur. Il a indiqué que, pour un sujet de cette nature qui concerne des questions centrales de droit pénal, et prenant en compte les dimensions transfrontalières de l'utilisation des véhicules, la rédaction d'une convention, ainsi que la limitation de son champ d'application (véhicules et conduite automatisée), pourraient apparaître comme une solution préférable. Certaines délégations ont soutenu cette approche tandis que d'autres ont exprimé leur inquiétude quant à l'élaboration d'un instrument contraignant et ont expliqué qu'il était peut-être prématuré de commencer à discuter de la nature de cet instrument, en particulier puisque le mandat du comité successeur du CAHAI n'a pas encore été décidé et, surtout, parce que de nombreux éléments concernant le contenu de cet instrument n'étaient pas clairement déterminés à ce stade (questions liées aux preuves, activités en cours dans d'autres forums, manque d'harmonisation concernant la réglementation du trafic, etc.)

Certaines délégations ont également mentionné la possibilité de s'inspirer du processus de travail du CAHAI, à savoir rédiger d'abord une sorte d'étude de faisabilité "avancée" /document cadre définissant précisément les éléments, ainsi que le champ d'application, qui doivent être abordés dans un futur instrument contraignant.

7. Marche à suivre et prochaine réunion

Sur la base des discussions et compte tenu de l'absence de consensus sur la nature de l'instrument à ce stade, M. Hjortenberg a conclu la réunion en indiquant que les travaux à venir devraient d'abord se concentrer sur le contenu et sur les principales tâches du CDPC-AICL, telles qu'elles sont présentées dans le mandat. Ainsi, pour préparer la prochaine réunion, il a été décidé que :

- le Secrétariat redistribuera la compilation des réponses au questionnaire de 2019 afin que les délégations puissent fournir des informations actualisées, notamment concernant les évolutions au regard de leurs cadres législatifs (responsabilité pénale, droit de la preuve, etc.) et réglementaires ainsi que des éléments potentiels issus de cas réels ;

- le président, l'experte scientifique et le Secrétariat produiront un document-cadre contenant un aperçu substantiel des éléments qui seront inclus dans le futur instrument.

La salle de réunion n'étant pas disponible les 28-29 mars 2022 (dates initialement retenues par le Comité pour la prochaine réunion), **la prochaine réunion du CDPC-AICL se tiendra les 31 mars et 1er avril 2022 dans les locaux du Conseil de l'Europe à Paris**, en format hybride (nouvelles dates validées par le président du Comité).

Annexes : Ordonnances (Délégation française)

Annexe

15 avril 2021

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Texte 34 sur 146

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

TRANSPORTS

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

NOR : TRAT2034551R

Le Président de la République,

Sur le rapport du Premier ministre et de la ministre de la transition écologique,

Vu la Constitution, notamment son article 38 ;

Vu le règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données ;

Vu la directive 2002/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 juillet 2002 concernant le traitement des données à caractère personnel et la protection de la vie privée dans le secteur des communications électroniques ;

Vu la directive (UE) 2015/1535 du Parlement européen et du Conseil du 9 septembre 2015 prévoyant une procédure d'information dans le domaine des réglementations techniques et des règles relatives aux services de la société de l'information ;

Vu le code des assurances, notamment ses articles L. 121-12 et L. 421-1 ;

Vu le code de justice administrative, notamment son article R. 123-20 ;

Vu le code de la route ;

Vu le code des transports ;

Vu la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés ;

Vu la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985 tendant à l'amélioration de la situation des victimes d'accidents de la circulation et à l'accélération des procédures d'indemnisation ;

Vu la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, notamment son article 32 ;

Vu la loi n° 2020-290 du 23 mars 2020 d'urgence pour faire face à l'épidémie de covid-19, notamment son article 14 ;

Vu l'avis du comité consultatif de la législation et de la réglementation financières en date du 21 janvier 2021 ;

Vu l'avis du groupe interministériel permanent de la sécurité routière en date du 18 février 2021 ;

Vu l'avis de la Commission nationale de l'informatique et des libertés en date du 30 mars 2021 ;

Vu la notification n° 2020/853/F adressée à la Commission européenne le 30 décembre 2020 et les réponses du 31 mars 2021 de cette dernière ;

Le Conseil d'Etat (section des travaux publics) entendu ;

Le conseil des ministres entendu,

Ordonne :

Article 1^{er}

Après l'article L. 1513-1 du code des transports, est inséré le chapitre suivant :

« CHAPITRE IV

« LES DONNÉES DU VÉHICULE

« Art. L. 1514-1. – I. – Les données mentionnées au II produites par les systèmes intégrés à un véhicule terrestre à moteur équipé de moyens de communication permettant d'échanger ces données avec l'extérieur sont transmises sous un format structuré exploitable au moyen d'outils informatiques, par le constructeur du véhicule terrestre à moteur ou son mandataire, aux gestionnaires d'infrastructures routières, aux forces de police et de gendarmerie et aux services d'incendie et de secours, aux fins de prévention des accidents, en vue d'apporter des

réponses rapides aux risques identifiés, ou d'amélioration de l'intervention en cas d'accident, dans le cadre exclusif de l'exécution de leurs missions de service public et sous réserve, le cas échéant, de l'acceptation des conditions financières prévues au VIII.

« II. – Les données transmises sont limitées à celles qui sont strictement nécessaires à la détection d'accidents, d'incidents ou de conditions génératrices d'accidents situés dans l'environnement de conduite du véhicule, à l'exclusion des données destinées aux systèmes de communications aux centres d'appels d'urgence.

« Elles sont anonymisées par un procédé garantissant la suppression irréversible du lien entre lesdites données et le numéro de série ou tout identifiant du véhicule, de son conducteur, propriétaire ou locataire.

« Elles excluent tout support permettant d'identifier les personnes ou véhicules dans l'environnement de conduite du véhicule.

« III. – La transmission de ces données peut s'appuyer sur des réseaux de communication ouverts au public et des systèmes de transports intelligents coopératifs.

« IV. – Ces données sont utilisées par les gestionnaires d'infrastructures routières, les forces de l'ordre de police et de gendarmerie et les services d'incendie et de secours exclusivement aux fins mentionnées au I. Elles ne peuvent notamment être utilisées ni comme preuve de la commission d'infractions au code de la route, ni aux fins de fourniture commerciale d'informations aux usagers de la route.

« V. – Le consentement de la personne concernée, conducteur ou utilisateur du véhicule, au traitement de ces données n'est pas requis pour ces finalités.

« VI. – La personne concernée est informée, préalablement à ce traitement, par le constructeur du véhicule terrestre à moteur ou son mandataire, selon des modalités définies par voie réglementaire.

« VII. – Les données concernées ainsi que leurs modalités d'accès, de mise à jour et de conservation sont précisées par voie réglementaire.

« VIII. – Si des conditions financières d'accès aux données sont appliquées, elles ne peuvent couvrir que les coûts de transmission et de traitement des données spécifiques à la détection des accidents et incidents ou conditions de circulation génératrices d'accidents, localisés dans l'environnement de conduite du véhicule.

« Art. L. 1514-2. – I. – Les données mentionnées au II produites par les systèmes intégrés à un véhicule terrestre à moteur équipé de moyens de communication permettant d'échanger ces données avec l'extérieur sont transmises, après avoir été agrégées, sous un format structuré exploitable au moyen d'outils informatiques, par le constructeur du véhicule terrestre à moteur ou son mandataire, aux gestionnaires d'infrastructures routières, aux fins exclusives de connaissance et de cartographie de l'infrastructure routière et de son équipement, en vue de garantir ses conditions de sécurité, sous réserve, le cas échéant, de l'acceptation des conditions financières prévues au VIII.

« II. – Les données transmises permettent l'observation de l'infrastructure routière, de son état et de son équipement dans l'environnement de conduite du véhicule et sont limitées à ce qui est strictement nécessaire pour caractériser l'état de l'infrastructure et de ses équipements.

« Elles sont anonymisées par un procédé garantissant la suppression irréversible du lien entre lesdites données et le numéro de série ou tout identifiant du véhicule, de son conducteur, propriétaire ou locataire.

« Elles excluent tout support permettant d'identifier les personnes ou véhicules dans l'environnement de conduite du véhicule.

« III. – La transmission de ces données peut s'appuyer sur des réseaux de communication ouverts au public et des systèmes de transports intelligents coopératifs.

« IV. – Ces données sont utilisées par les gestionnaires d'infrastructures routières exclusivement aux fins mentionnées au I. Elles ne peuvent notamment être utilisées ni comme preuve de la commission d'infractions au code de la route, ni aux fins de fourniture commerciale d'informations aux usagers de la route sur l'état de l'infrastructure routière ou de son équipement.

« V. – Le consentement de la personne concernée, conducteur ou utilisateur du véhicule, au traitement de ces données n'est pas requis pour cette finalité.

« VI. – La personne concernée est informée, préalablement à ce traitement, par le constructeur du véhicule terrestre à moteur ou son mandataire, selon des modalités définies par voie réglementaire.

« VII. – Les données concernées ainsi que leurs modalités d'accès, de mise à jour et de conservation sont précisées par voie réglementaire.

« VIII. – Si des conditions financières d'accès aux données sont appliquées, elles ne peuvent couvrir que les coûts de collecte, de transmission et de traitement des données spécifiques à la caractérisation de l'état de l'infrastructure et de ses équipements localisés dans l'environnement de conduite du véhicule.

« Art. L. 1514-3. – I. – Les données mentionnées au II produites par les systèmes intégrés à un véhicule terrestre à moteur équipé de moyens de communication permettant d'échanger ces données avec l'extérieur sont transmises, après avoir été agrégées, sous un format structuré exploitable au moyen d'outils informatiques, par le constructeur du véhicule terrestre à moteur ou son mandataire, aux gestionnaires d'infrastructures routières et aux autorités organisatrices de la mobilité désignées aux articles L. 1231-1, L. 1231-3, L. 1241-1 et L. 1811-2, aux fins de connaissance du trafic routier, sous réserve, le cas échéant, de l'acceptation des conditions financières prévues au VII.

« II. – Les données transmises sont limitées à celles qui permettent l'observation des conditions d'écoulement du trafic routier.

« Elles sont anonymisées par un procédé garantissant la suppression irréversible du lien entre lesdites données et le numéro de série ou tout identifiant du véhicule, de son conducteur, propriétaire ou locataire.

« Elles excluent tout support permettant d'identifier les personnes ou véhicules dans l'environnement de conduite du véhicule.

« III. – La transmission de ces données peut s'appuyer sur des réseaux de communication ouverts au public et des systèmes de transports intelligents coopératifs.

« IV. – Ces données sont utilisées par les gestionnaires d'infrastructures routières et les autorités organisatrices de la mobilité exclusivement aux fins mentionnées au I. Elles ne peuvent notamment être utilisées ni comme preuve de la commission d'infractions au code de la route, ni aux fins de fourniture commerciale d'informations aux usagers des transports sur les conditions de trafic.

« V. – La personne concernée est informée, préalablement à ce traitement, par le constructeur du véhicule terrestre à moteur ou son mandataire, selon des modalités définies par voie réglementaire.

« VI. – Les données concernées ainsi que leurs modalités d'accès, de mise à jour et de conservation sont précisées par voie réglementaire.

« VII. – Si des conditions financières d'accès aux données sont appliquées, elles ne peuvent couvrir que les coûts de collecte, de transmission et de traitement des données spécifiques à la caractérisation des conditions de trafic.

« Art. L. 1514-4. – I. – En cas d'accident de la route, les organismes chargés de l'enquête technique prévue à l'article L. 1621-2 ont accès aux données des dispositifs d'enregistrement des données d'état de délégation de conduite, pour la seule finalité de l'étude et de l'analyse des accidents.

« II. – A cette fin, le constructeur du véhicule terrestre à moteur ou son mandataire garantit l'intégrité de ces données.

« Dans le cas où le constructeur du véhicule terrestre à moteur ou son mandataire a accès à ces données à distance, lorsque le véhicule est équipé de moyens de communication permettant de les échanger avec l'extérieur, les modalités d'accès aux données et de leur conservation par ces personnes, dont la durée ne peut dépasser six ans à compter de la date de l'accident considéré, sont précisées par décret en Conseil d'Etat.

« Art. L. 1514-5. – I. – En cas d'accident de la route, ont accès aux données des dispositifs d'enregistrement des données d'état de délégation de conduite relatives aux conditions d'activation, de désactivation et de reprise en main du système de conduite automatisé, sous réserve, le cas échéant, de l'acceptation des conditions financières prévues au VI :

« 1° Les entreprises d'assurance qui garantissent les véhicules impliqués dans l'accident, aux fins de déterminer les indemnités nécessaires à l'application du contrat d'assurance concerné prévu à l'article L. 121-12 du code des assurances, exclusivement lorsque le traitement de ces données est nécessaire à l'exécution du contrat d'assurance concerné ;

« 2° Le fonds de garantie des assurances obligatoires de dommages mentionné à l'article L. 421-1 du code des assurances pour la même finalité, lorsqu'aucune entreprise d'assurance n'est en mesure de procéder aux indemnités dans le cadre de l'exécution d'un contrat d'assurance.

« II. – Le consentement de la personne concernée, conducteur ou utilisateur de l'un des véhicules impliqués, au traitement de ces données n'est pas requis pour ces finalités.

« III. – Seules les données strictement nécessaires pour déterminer l'activation ou non de la délégation de conduite du véhicule, ou les conditions de reprise en main, aux fins d'indemniser les victimes en application de la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985 tendant à l'amélioration de la situation des victimes d'accidents de la circulation et à l'accélération des procédures d'indemnisation, sont transmises.

« IV. – Les données pertinentes, lorsqu'elles ne sont pas définies dans les prescriptions en matière de construction, de montage et d'utilisation énoncées dans les instruments juridiques internationaux relatifs aux véhicules à roues et à leurs équipements, sont précisées par voie réglementaire.

« V. – Dans le cas où le constructeur du véhicule terrestre à moteur ou son mandataire a accès à ces données à distance, lorsque le véhicule est équipé de moyens de communication permettant de les échanger avec l'extérieur, les modalités d'accès aux données et de leur conservation par ces personnes, laquelle ne peut aller au-delà d'une période de dix ans à compter de la date de l'accident considéré, sont précisées par décret en Conseil d'Etat.

« VI. – Si des conditions financières d'accès aux données sont appliquées, elles ne peuvent couvrir que les coûts de collecte et de transmission des données spécifiques à la caractérisation de l'état de l'activation de la délégation de conduite. Les données sont transmises au fonds de garantie des assurances obligatoires de dommage gratuitement.

« Art. L. 1514-6. – I. – Le constructeur d'un véhicule terrestre à moteur ou son importateur peut procéder à la correction par voie télématique des défauts d'un ou plusieurs systèmes, composants ou entités techniques pouvant affecter l'ensemble d'une série de véhicules et susceptibles de compromettre, de façon grave, la sécurité du véhicule, des occupants ou des autres usagers de la route en portant atteinte aux intérêts vitaux des personnes.

« II. – Aux fins d'identification de ces défauts, le constructeur ou l'importateur peut, lorsque le véhicule est équipé de moyens de communication permettant d'échanger des données avec l'extérieur, accéder aux données du véhicule caractérisant le fonctionnement de ces systèmes, composants ou entités techniques.

« III. – Le consentement du propriétaire ou du titulaire du contrat de location de longue durée au traitement de ces données n'est pas requis pour cette finalité.

« IV. – Le constructeur du véhicule concerné, ou l'importateur, informe, préalablement à la correction, le propriétaire ou le titulaire du contrat de location de longue durée des défauts qui ont été identifiés, selon des modalités définies par voie réglementaire.

« V. – La transmission des données d'identification et de correction de ces défauts au constructeur du véhicule terrestre à moteur ou au véhicule peut s'appuyer sur des services de communications électroniques accessibles au public et des systèmes de transports intelligents coopératifs. Elle est protégée de manière à garantir l'intégrité et la confidentialité des données transmises.

« VI. – Lorsque le propriétaire ou le titulaire d'un contrat de location de longue durée, de location avec option d'achat ou de crédit-bail demande la correction par voie télématique du défaut d'un ou plusieurs systèmes, composants ou entités techniques du véhicule, la personne en charge de cette correction accède aux paramètres des systèmes, composants ou entités techniques et aux moyens de communication nécessaires pour assurer cette correction, dans le respect de la sécurité de la conduite du véhicule, et en informe le propriétaire ou le titulaire du contrat de location de longue durée.

« Art. L. 1514-7. – I. – Le constructeur d'un véhicule terrestre à moteur à délégation de conduite, ou de l'un de ses équipements, ou son mandataire, peut accéder aux données, recueillies par le système d'automatisation du véhicule pendant sa circulation, qui sont nécessaires au renforcement de la sécurité des systèmes de délégation de conduite. Les données concernées sont définies par voie réglementaire.

« II. – Lorsque des données recueillies par le système d'automatisation d'un véhicule terrestre à moteur à délégation de conduite permettent de reconstituer des scénarios caractérisant des situations de conduite susceptible d'entraîner des blessures graves aux occupants du véhicule ou aux autres usagers de la route, ces scénarios sont mis à la disposition, par le constructeur automobile ou son mandataire, des organismes désignés par le ministre chargé des transports pour élaborer les scénarios de conduite utilisés pour la réception des véhicules, selon des modalités fixées par voie réglementaire.

« III. – Les données recueillies ne peuvent pas être utilisées comme preuve de la commission d'infraction au code de la route.

« IV. – Les données sont anonymisées par un procédé garantissant la suppression irréversible du lien entre lesdites données et le numéro de série ou tout identifiant du véhicule, de son conducteur, propriétaire ou locataire. Elles ne permettent pas d'identifier les personnes, véhicules, logements et lieux d'activités situés dans l'environnement de conduite du véhicule concerné.

« Art. L. 1514-8. – I. – Le constructeur d'un véhicule terrestre à moteur ou son mandataire notifie à l'autorité nationale de réception des véhicules, sans délai après en avoir pris connaissance, les attaques par voie électronique qui sont susceptibles de porter atteinte aux systèmes d'information contribuant au fonctionnement ou à la sécurité du véhicule. A cette fin, il communique à cette autorité les données techniques dont il dispose et permettant d'analyser les modalités de ces attaques.

« II. – Est puni de 75 000 euros d'amende le fait, pour les dirigeants de la personne morale mentionnée au I, de ne pas satisfaire à l'obligation de notification d'une attaque prévue au I.

« Est puni de la même amende le fait, pour les dirigeants de cette personne morale, de ne pas satisfaire à l'obligation de communication des données techniques prévue au I.

« III. – Un arrêté du ministre chargé des transports précise la nature des attaques devant faire l'objet d'une notification à l'autorité nationale de réception des véhicules, les modalités de leur notification et les informations à communiquer à cette autorité. »

Article 2

Le Premier ministre, la ministre de la transition écologique, le ministre de l'économie, des finances et de la relance, le ministre de l'intérieur, le garde des sceaux, ministre de la justice, et le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports, sont responsables, chacun en ce qui le concerne, de l'application de la présente ordonnance, qui sera publiée au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 14 avril 2021.

EMMANUEL MACRON

Par le Président de la République :

Le Premier ministre,
JEAN CASTEX

*Le ministre délégué
auprès de la ministre de la transition écologique,
chargé des transports,*
JEAN-BAPTISTE DIEBBARI

La ministre de la transition écologique,
BARBARA POMPILI

*Le ministre de l'économie,
des finances et de la relance,*
BRUNO LE MAIRE

Le ministre de l'intérieur,
GÉRALD DARMANIN

*Le garde des sceaux,
ministre de la justice,*
ÉRIC DUPOND-MORETTI

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

TRANSPORTS

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

NOR : *TRAT2034523R*

Le Président de la République,

Sur le rapport du Premier ministre et de la ministre de la transition écologique,

Vu la Constitution, notamment son article 38 ;

Vu le règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données ;

Vu le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE ;

Vu la directive 2006/123/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2006 relative aux services dans le marché intérieur ;

Vu la directive 2015/1535/UE du Parlement européen et du Conseil du 9 septembre 2015 prévoyant une procédure d'information dans le domaine des réglementations techniques et des règles relatives aux services de la société de l'information ;

Vu le code de la consommation ;

Vu le code de justice administrative, notamment son article R. 123-20 ;

Vu le code pénal ;

Vu le code de procédure pénale ;

Vu le code de la route ;

Vu le code des transports ;

Vu la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés ;

Vu la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, notamment son article 31 ;

Vu l'avis du groupe interministériel permanent de la sécurité routière en date du 4 février 2021 ;

Vu la notification n° 2020/853/F adressée à la Commission européenne le 30 décembre 2020 et les réponses du 31 mars 2021 de cette dernière ;

Le Conseil d'Etat (section des travaux publics) entendu ;

Le conseil des ministres entendu,

Ordonne :

CHAPITRE I^{er}

RESPONSABILITÉ PÉNALE APPLICABLE À LA CIRCULATION D'UN VÉHICULE À DÉLÉGATION DE CONDUITE

Article 1^{er}

Après le chapitre II du titre II du livre I^{er} de la partie législative du code de la route, il est inséré un chapitre III ainsi rédigé :

« CHAPITRE III

« RESPONSABILITÉ PÉNALE APPLICABLE EN CAS DE CIRCULATION D'UN VÉHICULE À DÉLÉGATION DE CONDUITE

« Art. L. 123-1. – Les dispositions du premier alinéa de l'article L. 121-1 ne sont pas applicables au conducteur, pour les infractions résultant d'une manœuvre d'un véhicule dont les fonctions de conduite sont déléguées à un système de conduite automatisé, lorsque ce système exerce, au moment des faits et dans les conditions prévues au I de l'article L. 319-3, le contrôle dynamique du véhicule.

« Le conducteur doit se tenir constamment en état et en position de répondre à une demande de reprise en main du système de conduite automatisé.

« Les dispositions du premier alinéa de l'article L. 121-1 sont à nouveau applicables :

« 1^o Dès l'instant où le conducteur exerce le contrôle dynamique du véhicule à la suite d'une reprise en main de celui-ci ;

« 2^o En l'absence de reprise en main du véhicule par le conducteur à l'issue de la période de transition faisant suite à une demande du système de conduite automatisé dans les conditions prévues au II de l'article L. 319-3 ;

« 3^o Au conducteur qui ne respecte pas les sommations, injonctions ou indications données par les forces de l'ordre ou les règles de priorité de passage des véhicules d'intérêt général prioritaires prévues au présent code.

« Art. L. 123-2. – Pendant les périodes où le système de conduite automatisé exerce le contrôle dynamique du véhicule conformément à ses conditions d'utilisation, le constructeur du véhicule ou son mandataire, au sens de l'article 3 du règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018, est pénalement responsable des délits d'atteinte involontaire à la vie ou à l'intégrité de la personne prévus aux articles 221-6-1, 222-19-1 et 222-20-1 du code pénal lorsqu'il est établi une faute, au sens de l'article 121-3 du même code.

« Sauf dans les cas prévus au 3^o de l'article L. 123-1, lorsqu'une manœuvre effectuée par le système de conduite automatisé exerçant le contrôle dynamique du véhicule conformément à ses conditions d'utilisation contrevient à des règles dont le non-respect constitue une contravention, le constructeur du véhicule ou son mandataire, au sens de l'article 3 du règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018, est redevable pécuniairement de l'amende encourue.

« Art. L. 123-3. – I. – Sans préjudice des dispositions des articles 60-1, 60-2, 77-1-1 et 99-3 du code de procédure pénale, ont accès aux données du dispositif d'enregistrement des données d'état de délégation de conduite :

« 1^o Les fonctionnaires du corps de commandement ou d'encadrement de la police nationale mentionnés aux articles L. 130-1 et L. 130-3 du présent code, lorsque le véhicule est impliqué dans un accident de la circulation ayant occasionné un dommage corporel ;

« 2^o Les agents compétents pour constater les contraventions au présent code en application de l'article L. 130-4, à l'occasion des contrôles des véhicules et de leurs conducteurs ;

« 3^o Le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule ou les personnes visées aux trois derniers alinéas de l'article L. 121-3, en cas de constatation d'une des contraventions mentionnées à cet article.

« II. – Pour les fins précisées au I, le constructeur du véhicule ou son mandataire, au sens de l'article 3 du règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018, garantit l'intégrité des données mentionnées au premier alinéa ainsi que leur accès.

« Dans le cas où le constructeur du véhicule ou son mandataire, au sens de l'article 3 du règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018, a accès à ces données à distance, lorsque le véhicule est équipé de moyens de communication permettant de les échanger avec l'extérieur de celui-ci, les modalités de cet accès et de conservation des données, dont la durée ne peut dépasser six ans à compter de la date de l'accident dans le cas prévu au 1^o du I, ou un an à compter de la date des faits dans les autres cas, sont précisées par décret en Conseil d'Etat.

« Art. L. 123-4. – Les modalités d'application du présent chapitre sont fixées par décret en Conseil d'Etat. »

Article 2

Le 1^o de l'article 529-10 du code de procédure pénale est complété par un *d* ainsi rédigé :

« *d*) Un document attestant, selon des modalités précisées par arrêté conjoint des ministres chargé des transports, de la sécurité routière et de la justice, qu'un système de délégation de conduite automatisé était activé conformément à ses conditions d'utilisation au moment de l'infraction. »

CHAPITRE II**CONDITIONS D'UTILISATION D'UN VÉHICULE À DÉLÉGATION DE CONDUITE****Article 3**

Après le chapitre VIII du titre I^{er} du livre III de la partie législative du code de la route, il est inséré un chapitre IX ainsi rédigé :

« CHAPITRE IX**« DISPOSITIONS APPLICABLES AU VÉHICULE
À DÉLÉGATION DE CONDUITE**

« *Art. L. 319-1.* – Le système de conduite automatisé est soumis à des conditions d'utilisation définies par le constructeur du véhicule ou son mandataire, au sens de l'article 3 du règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018.

« *Art. L. 319-2.* – Les obligations d'information, préalables à la mise à disposition d'un véhicule à délégation de conduite, en cas de vente ou de location, sont fixées par l'article L. 224-68-1 du code de la consommation.

« *Art. L. 319-3.* – I. – La décision d'activer un système de conduite automatisé est prise par le conducteur, préalablement informé par le système que ce dernier est en capacité d'exercer le contrôle dynamique du véhicule conformément à ses conditions d'utilisation.

« II. – Lorsque son état de fonctionnement ne lui permet plus d'exercer le contrôle dynamique du véhicule ou dès lors que les conditions d'utilisation ne sont plus remplies ou qu'il anticipe que ses conditions d'utilisation ne seront vraisemblablement plus remplies pendant l'exécution de la manœuvre, le système de conduite automatisé doit :

- « 1^o Alerter le conducteur ;
- « 2^o Effectuer une demande de reprise en main ;
- « 3^o Engager et exécuter une manœuvre à risque minimal à défaut de reprise en main à l'issue de la période de transition ou en cas de défaillance grave.

« *Art. L. 319-4.* – Les modalités d'application du présent chapitre sont fixées par décret en Conseil d'Etat. »

Article 4

Le code de la consommation est ainsi modifié :

1^o La section 6 du chapitre IV du titre II du livre II est complétée par une sous-section 6 ainsi rédigée :

« Sous-section 6**« Véhicule à délégation de conduite**

« *Art. L. 224-68-1.* – Préalablement à la conclusion d'un contrat de vente ou de location d'un véhicule à délégation de conduite tel que défini par le code de la route, le professionnel communique au consommateur une information relative aux conditions d'utilisation du système de conduite automatisé dont le véhicule est équipé.

« Le contrat de vente ou de location comporte la mention expresse de la fourniture de l'information mentionnée au premier alinéa.

« Le contenu de l'information visée au premier alinéa est mis à la disposition du professionnel par le constructeur du véhicule ou son mandataire, au sens de l'article 3 du règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018, sur tout support.

« Le constructeur du véhicule ou son mandataire, au sens de l'article 3 du règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018, garantit également l'accès public à des contenus informatifs par tout support, y compris de communication électronique.

« Un arrêté conjoint des ministres chargés des transports, de la sécurité routière et de l'économie fixe le contenu et les modalités de fourniture des informations prévues au présent article. » ;

2^o La sous-section 5 de la section 4 du chapitre II du titre IV du livre II est complétée par un article L. 242-25-1 ainsi rédigé :

« *Art. L. 242-25-1.* – Tout manquement à l'article L. 224-68-1 est passible d'une amende administrative dont le montant ne peut excéder 3 000 euros pour une personne physique et 15 000 euros pour une personne morale.

« Cette amende est prononcée dans les conditions prévues au chapitre II du titre II du livre V. » ;

3^o Au 4^o de l'article L. 511-6, les mots : « la sous-section 3 » sont remplacés par les mots : « les sous-sections 3 et 6 ».

CHAPITRE III**SÉCURITÉ DES SYSTÈMES DE TRANSPORT ROUTIER AUTOMATISÉS ET RESPONSABILITÉ PÉNALE****Article 5**

Le livre premier de la troisième partie du code des transports est complété par un titre V ainsi rédigé :

*« TITRE V**« LES SYSTÈMES DE TRANSPORT ROUTIER AUTOMATISÉS**« CHAPITRE I^{er}**« SÉCURITÉ ET RESPONSABILITÉ PÉNALE**« Section 1**« Sécurité*

« *Art. L. 3151-1.* – I. – La mise en service et l'exploitation d'un système de transport routier automatisé tel que défini par voie réglementaire font l'objet d'une décision de l'organisateur du service.

« II. – La décision de l'organisateur du service est subordonnée à la réception préalable des véhicules utilisés, à l'audit périodique de la sécurité du système en exploitation par un organisme qualifié agréé et à la démonstration préalable définie par voie réglementaire, certifiée par un organisme qualifié agréé :

« 1^o De la sécurité du système conçu pour être déployé sur les types de parcours ou zones de circulation visés pour ce transport ;

« 2^o De la sécurité du système déployé sur le parcours ou la zone de circulation défini pour ce transport.

« La démonstration de la sécurité d'éléments du système qui ne sont pas dépendants des parcours ou zones de circulation utilisés pour leur exploitation, peut donner lieu à une attestation nationale.

« *Art. L. 3151-2.* – Le système de transport routier automatisé est soumis à des conditions d'utilisation définies par le concepteur du système technique tel que défini par voie réglementaire.

« *Art. L. 3151-3.* – Toute intervention à distance telle que définie par voie réglementaire, ne peut être effectuée que par une personne habilitée, titulaire du permis de conduire correspondant à la catégorie du véhicule considéré.

*« Section 2**« Responsabilité pénale*

« *Art. L. 3151-4.* – Dans le cadre de la circulation de systèmes de transport routier automatisés, l'article L. 123-2 du code de la route est applicable à l'organisateur du service ou à l'exploitant tels que définis par voie réglementaire.

« *Art. L. 3151-5.* – Toute personne habilitée telle que mentionnée à l'article L. 3151-3, qui effectue ou omet, y compris par négligence, d'effectuer une intervention à distance sur un véhicule à délégation de conduite exploité dans le cadre d'un système de transport routier automatisé, est responsable pénalement des infractions résultant de la manœuvre du véhicule lorsque cette manœuvre découle de son intervention ou de son absence d'intervention, ou lorsque cette intervention ou abstention n'est pas conforme aux conditions d'utilisation du système.

« *Art. L. 3151-6.* – I. – Le fait pour une personne habilitée telle que mentionnée à l'article L. 3151-3, d'intervenir à distance sur un véhicule à délégation de conduite exploité dans le cadre d'un système de transport routier automatisé sans être titulaire du permis de conduire correspondant à la catégorie du véhicule est puni d'un an d'emprisonnement et de 15 000 euros d'amende.

« Est puni des mêmes peines, le fait d'effectuer une intervention à distance sur un véhicule à délégation de conduite exploité dans le cadre d'un système de transport routier automatisé sans être une personne habilitée.

« II. – Toute personne coupable des infractions prévues au présent article encourt également les peines complémentaires prévues aux 2^o à 5^o du II de l'article L. 221-2 du code de la route.

« III. – Toute personne coupable de l'infraction prévue au deuxième alinéa du I encourt également la peine complémentaire de suspension, pour une durée de trois ans au plus, du permis de conduire, cette suspension ne pouvant pas être limitée à la conduite en dehors de l'activité professionnelle.

« *Art. L. 3151-7.* – Le fait pour une personne habilitée telle que mentionnée à l'article L. 3151-3, d'intervenir à distance sur un véhicule à délégation de conduite exploité dans le cadre d'un système de transport routier automatisé, malgré l'injonction qui lui a été faite de remettre son permis de conduire conformément au I de l'article L. 223-5 du code de la route, est puni des peines prévues aux III et aux 1^o à 5^o du IV de ce même article.

« *Art. L. 3151-8.* – I. – Le fait pour une personne habilitée telle que mentionnée à l'article L. 3151-3, d'intervenir à distance sur un véhicule à délégation de conduite exploité dans le cadre d'un système de transport routier automatisé, malgré la notification qui lui aura été faite d'une décision prononçant à son encontre la suspension, la rétention, l'annulation ou l'interdiction d'obtenir la délivrance du permis de conduire est puni des peines prévues aux I, 2^o à 6^o du II et III de l'article L. 224-16 du code de la route.

« II. – Le délit prévu au présent article, dans le cas où il a été commis à la suite d'une décision de suspension ou de rétention du permis de conduire, donne lieu de plein droit à la réduction de la moitié du nombre maximal de points du permis de conduire.

« Art. L. 3151-9. – I. – Même en l'absence de tout signe d'ivresse manifeste, le fait pour une personne habilitée telle que mentionnée à l'article L. 3151-3, d'intervenir à distance sur un véhicule à délégation de conduite exploité dans le cadre d'un système de transport routier automatisé sous l'empire d'un état alcoolique caractérisé par une concentration d'alcool dans le sang égale ou supérieure à 0,80 gramme par litre ou par une concentration d'alcool dans l'air expiré égale ou supérieure à 0,40 milligramme par litre est puni de deux ans d'emprisonnement et de 4 500 euros d'amende.

« II. – Le fait pour une personne habilitée telle que mentionnée à l'article L. 3151-3, d'intervenir à distance sur un véhicule à délégation de conduite exploité dans le cadre d'un système de transport routier automatisé en état d'ivresse manifeste est puni des mêmes peines.

« III. – Toute personne coupable de l'un des délits prévus aux I et II du présent article encourt également les peines complémentaires prévues aux 1^o à 7^o du I et II de l'article L. 234-2 du code de la route.

« IV. – Ces délits donnent lieu de plein droit à la réduction de la moitié du nombre maximal de points du permis de conduire.

« Art. L. 3151-10. – Les dispositions des articles L. 234-3, L. 234-4, L. 234-5, L. 234-6, L. 234-8 et L. 234-9 du code de la route sont applicables à la personne habilitée telle que mentionnée à l'article L. 3151-3, qui intervient à distance sur un véhicule à délégation de conduite exploité dans le cadre d'un système de transport routier automatisé.

« Art. L. 3151-11. – I. – Toute personne habilitée telle que mentionnée à l'article L. 3151-3, qui intervient à distance sur un véhicule à délégation de conduite exploité dans le cadre d'un système de transport routier automatisé alors qu'il résulte d'une analyse sanguine ou salivaire qu'elle a fait usage de substances ou plantes classées comme stupéfiants est punie de deux ans d'emprisonnement et de 4 500 euros d'amende.

« Si la personne se trouvait également sous l'empire d'un état alcoolique caractérisé par une concentration d'alcool dans le sang ou dans l'air expiré égale ou supérieure aux taux fixés par les dispositions législatives ou réglementaires du présent code, les peines sont portées à trois ans d'emprisonnement et 9 000 euros d'amende.

« II. – Toute personne coupable des délits prévus par le présent article encourt également les peines complémentaires prévues aux 1^o à 7^o du II de l'article L. 235-1 du code de la route.

« III. – Les délits prévus par le présent article donnent lieu de plein droit à la réduction de la moitié du nombre maximal de points du permis de conduire.

« Art. L. 3151-12. – Les dispositions des articles L. 235-2 et L. 235-3 du code de la route sont applicables à la personne habilitée telle que mentionnée à l'article L. 3151-3, qui intervient à distance sur un véhicule à délégation de conduite exploité dans le cadre d'un système de transport routier automatisé.

« Art. L. 3151-13. – Les modalités d'application du présent titre sont fixées par décret en Conseil d'Etat. »

Article 6

Le livre II de la troisième partie du code des transports est complété par un titre V ainsi rédigé :

« TITRE V

« LES SYSTÈMES DE TRANSPORT ROUTIER AUTOMATISÉS

« Art. L. 3251-1. – Les dispositions du titre V du livre premier de la troisième partie du présent code sont applicables au transport routier de marchandises, lorsqu'il est effectué au moyen d'un système de transport routier automatisé.

« Les modalités d'application du présent titre sont fixées par décret en Conseil d'Etat. »

Article 7

Les dispositions des articles 5 et 6 de la présente ordonnance entrent en vigueur le lendemain de la publication au *Journal officiel* du décret portant publication des amendements à la convention sur la circulation routière du 8 novembre 1968 et au plus tard le 1^{er} septembre 2022.

Article 8

Le Premier ministre, le ministre de la transition écologique, le ministre de l'économie, des finances et de la relance, le ministre de l'intérieur, le garde des sceaux, ministre de la justice, et le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports, sont responsables, chacun en ce qui le concerne, de l'application de la présente ordonnance, qui sera publiée au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 14 avril 2021.

EMMANUEL MACRON

Par le Président de la République :

Le Premier ministre,
JEAN CASTEX

*Le ministre délégué
auprès de la ministre de la transition écologique,
chargé des transports,*
JEAN-BAPTISTE DIEBBARI

La ministre de la transition écologique,
BARBARA POMPILI

*Le ministre de l'économie,
des finances et de la relance,*
BRUNO LE MAIRE

Le ministre de l'intérieur,
GÉRALD DARMANIN

*Le garde des sceaux,
ministre de la justice,*
ÉRIC DUPOND-MORETTI

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

TRANSPORTS

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

NOR : TRAT2034544D

Publics concernés : conducteurs de véhicules à moteur, constructeurs de véhicules à moteur, magistrats, agents et officiers de police judiciaire, autorités organisatrices de transport, organisateurs de services de transport privé, exploitants de transport public ou privé de personnes, gestionnaire d'infrastructure, organismes qualifiés agréés ou accrédités, gestionnaire de voirie.

Objet : application de diverses dispositions résultant 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.

Entrée en vigueur : le texte entre en vigueur le lendemain de sa publication au Journal officiel à l'exception de son article 6, dont les dispositions entreront en vigueur le lendemain de la publication au Journal officiel du décret portant publication des amendements à la convention sur la circulation routière du 8 novembre 1968 et au plus tard le 1^{er} septembre 2022.

Notice : le décret précise les modalités d'application de plusieurs dispositions pénales et de procédure pénale résultant 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. Concernant les systèmes de conduite automatisés, il prévoit notamment la définition du véhicule à délégation de conduite et décline les spécificités des systèmes de conduite automatisés dont il est équipé. Il définit également les modalités d'interaction entre le conducteur humain et le système de conduite automatisé, ainsi que les manœuvres que le système peut être amené à effectuer automatiquement. Il précise les conditions d'utilisation du système de conduite automatisé dont le conducteur doit être informé, notamment lors de la vente ou de la location d'un véhicule à délégation de conduite. Il précise le niveau d'attention attendu de la part du conducteur sur son environnement de conduite lorsqu'un système de conduite est activé. Il prévoit enfin les modalités d'exonération du titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule, lorsque le système de conduite automatisé était actif au moment de l'infraction. Concernant les systèmes de transport routier automatisés de personnes, il définit leurs spécificités techniques ainsi que leur périmètre et leurs conditions d'utilisation. Il définit les modalités d'interaction entre un intervenant humain et le système de transport. Il prévoit les infractions imputables à cet intervenant. Il fixe les règles de sécurité et les procédures de démonstration de sécurité applicables à ces systèmes. Il définit les rôles de l'organisateur du service, du concepteur du système et de son exploitant, ainsi que celles des organismes qualifiés agréés. Il fixe les attributions du service technique des remontées mécaniques et des transports guidés concernant les systèmes de transport routier automatisé de personnes.

Références : les dispositions du décret sont prises en application des articles L. 123-1, L. 123-2, L. 123-3, L. 319-1, L. 319-2, L. 319-3 du code de la route, 529-10 du code de procédure pénale et L. 3151-1, L. 3151-2, L. 3151-3 du code des transports. Les dispositions de ces codes modifiées par ce décret peuvent être consultées, dans leur rédaction issue de cette modification, sur le site Légifrance (<https://www.legifrance.gouv.fr>).

Le Premier ministre,

Sur le rapport de la ministre de la transition écologique,

Vu la convention sur la circulation routière faite à Vienne le 8 novembre 1968, publiée par le décret n° 77-1040 du 1^{er} septembre 1977 ;

Vu la directive 2006/123/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2006 relative aux services dans le marché intérieur ;

Vu la directive 2015/1535/UE du Parlement européen et du Conseil du 9 septembre 2015 prévoyant une procédure d'information dans le domaine des réglementations techniques et des règles relatives aux services de la société de l'information ;

Vu le code de procédure pénale, notamment son article 529-10 ;
 Vu le code des relations du public avec l'administration, notamment son article L. 114-5 ;
 Vu le code de la route, notamment ses articles L. 123-1 à L. 123-4, L. 319-1 à L. 319-4, L. 325-1 à L. 325-3, R. 311-1, R. 412-6, R. 414-2, R. 414-9 et R. 415-12 ;
 Vu le code des transports, notamment ses articles L. 3151-1 et suivants ;
 Vu l'ordonnance n° 2016-1057 du 3 août 2016 relative à l'expérimentation de véhicules à délégation de conduite sur les voies publiques ;
 Vu 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 ;
 Vu le décret 2010-1580 du 17 décembre 2010 relatif au service technique des remontées mécaniques et des transports guidés ;
 Vu le décret n° 2017-440 du 30 mars 2017 relatif à la sécurité des transports publics guidés ;
 Vu la notification n° 2020/852/F adressée à la Commission européenne le 30 décembre 2020 et les réponses du 31 mars 2021 de cette dernière ;
 Vu l'avis du Groupe interministériel permanent de la sécurité routière en date du 4 février 2021 ;
 Vu l'avis du Conseil national d'évaluation des normes en date du 4 mars 2021 ;
 Le Conseil d'Etat (section des travaux publics) entendu,

Décrète :

TITRE I^{er}

DISPOSITIONS APPLICABLES AUX SYSTÈMES DE CONDUITE AUTOMATISÉS

CHAPITRE I^{er}

DISPOSITIONS GÉNÉRALES ET DÉFINITIONS

- Art. 1^{er}.** – L'article R. 311-1 du code de la route est complété par les alinéas suivants :
- « 8. Véhicule à délégation de conduite : véhicule à moteur des catégories M, N, L, T ou C, telles que définies aux 1, 2, 4 et 5.1, ou navette urbaine telle que définie au 6.13, équipé d'un système de conduite automatisé.
 « Le véhicule à délégation de conduite peut être partiellement, hautement ou totalement automatisé ;
 « 8.1. Véhicule partiellement automatisé : véhicule équipé d'un système de conduite automatisé exerçant le contrôle dynamique du véhicule dans un domaine de conception fonctionnelle particulier, devant effectuer une demande de reprise en main pour répondre à certains aléas de circulation ou certaines défaillances pendant une manœuvre effectuée dans son domaine de conception fonctionnelle ;
 « 8.2. Véhicule hautement automatisé : véhicule équipé d'un système de conduite automatisé exerçant le contrôle dynamique d'un véhicule dans un domaine de conception fonctionnelle particulier, pouvant répondre à tout aléa de circulation ou défaillance, sans exercer de demande de reprise en main pendant une manœuvre effectuée dans son domaine de conception fonctionnelle. Ce véhicule peut être intégré dans un système technique de transport routier automatisé tel que défini au 1^{er} de l'article R. 3151-1 du code des transports ;
 « 8.3. Véhicule totalement automatisé : véhicule équipé d'un système de conduite automatisé exerçant le contrôle dynamique d'un véhicule pouvant répondre à tout aléa de circulation ou défaillance, sans exercer de demande de reprise en main pendant une manœuvre dans le domaine de conception technique du système technique de transport routier automatisé auquel ce véhicule est intégré, tels que définis aux 1^{er} et 4^o de l'article R. 3151-1 du code des transports. »
- Art. 2.** – Après l'article R. 311-1, il est inséré un article R. 311-1-1 ainsi rédigé :
- « *Art. R. 311-1-1.* – Pour l'application du présent code, les termes ci-après ont le sens qui leur est donné dans le présent article :
- « 1. Système de conduite automatisé : système associant des éléments matériels et logiciels, permettant d'exercer le contrôle dynamique d'un véhicule de façon prolongée ;
 « 2. Contrôle dynamique : 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 ;
 « 3. Reprise en main : action du conducteur aux fins d'exercer le contrôle dynamique du véhicule. Les modalités de la reprise en main sont définies dans les conditions d'utilisation du système de conduite automatisé ;
 « 3.1. Demande de reprise en main : requête du système de conduite automatisé aux fins de reprise en main du conducteur avant expiration de la période de transition ;
 « 3.2. Période de transition : délai maximal dont le conducteur est informé entre une demande de reprise en main et une manœuvre à risque minimal ;
 « 4. Domaine de conception fonctionnelle : conditions notamment géographiques, météorologiques, horaires, de circulation, de trafic et d'infrastructure dans lesquelles un système de conduite automatisé est spécifiquement conçu pour exercer le contrôle dynamique du véhicule et en informer le conducteur ;

« 5. Manœuvre à risque minimal : manœuvre ayant pour finalité la mise à l'arrêt du véhicule en situation de risque minimal pour ses occupants et les autres usagers de la route, automatiquement effectuée par le système de conduite automatisé, suite à un aléa non prévu dans ses conditions d'utilisation, à une défaillance grave ou un défaut de reprise en main à expiration de la période de transition ;

« 6. Manœuvre d'urgence : manœuvre automatiquement effectuée par le système de conduite automatisé en cas de risque imminent de collision, dans le but de l'éviter ou de l'atténuer ;

« 7. Dispositif d'enregistrement des données d'état de délégation de conduite : dispositif de stockage de données permettant de déterminer les interactions entre le conducteur et le système de conduite automatisé. »

CHAPITRE II

CONDITIONS D'UTILISATION DU SYSTÈME DE CONDUITE AUTOMATISÉ ET RESPONSABILITÉ PÉNALE

Art. 3. – Après le chapitre VIII du titre I^{er} du livre III de la partie réglementaire du code de la route, il est ajouté un chapitre IX ainsi rédigé :

« CHAPITRE IX

« DISPOSITIONS APPLICABLES AU VÉHICULE À DÉLÉGATION DE CONDUITE

« Art. R. 319-1. – I. – Les conditions d'utilisation du système de conduite automatisé mentionnées à l'article L. 319-1 précisent notamment :

« 1^{er} Le domaine de conception fonctionnelle du véhicule ;

« 2^o L'état et la position dans lesquels le conducteur doit se maintenir, afin notamment de répondre à une demande de reprise en main du système de conduite automatisé, et de respecter les sommations, injonctions ou indications données par les forces de l'ordre ou les règles de priorité de passage des véhicules d'intérêt général prioritaires en application de l'article L. 123-1 ;

« 3^o Les conditions dans lesquelles une demande de reprise en main est adressée au conducteur par le système, notamment la période de transition et les modalités d'information du conducteur ;

« 4^o Les conditions dans lesquelles le système est, le cas échéant, en mesure d'exécuter le contrôle dynamique du véhicule sans effectuer de demande de reprise en main, quelles que soient les conditions de circulation, les situations de conduite et les défaillances rencontrées ;

« 5^o Les modalités de reprise en main du véhicule par le conducteur ;

« 6^o Les fonctions du système de conduite automatisé permettant de présumer que le conducteur est en état et en position de répondre à une demande de reprise en main ;

« 7^o Les conditions dans lesquelles une manœuvre à risque minimal est activée par le système de conduite automatisé, ainsi que les conditions dans lesquelles une reprise en main est possible pendant l'exécution de cette manœuvre ;

« 8^o Les conditions dans lesquelles une manœuvre d'urgence est activée par le système de conduite automatisé, ainsi que les conditions dans lesquelles une reprise en main est différée jusqu'à sa complète exécution pour des raisons de sécurité.

« II. – Sous réserve des dispositions du 8^o du I, le système de conduite automatisé doit pouvoir être désactivé à tout moment par une reprise en main du conducteur. »

Art. 4. – Après la section 2 du chapitre II du titre I^{er} du livre IV de la partie réglementaire du code de la route, il est inséré une section 2 bis ainsi rédigée :

« Section 2 bis

« Dispositions applicables à la délégation de conduite

« Art. R. 412-17. – Lorsque le système de conduite automatisé exerce le contrôle dynamique du véhicule conformément aux conditions d'utilisation mentionnées à l'article L. 319-3, les dispositions de l'article R. 412-6 ne sont pas applicables au conducteur.

« Art. R. 412-17-1. – I. – Lorsque le véhicule est partiellement ou hautement automatisé, le conducteur doit se tenir constamment en état et en position de répondre à une demande de reprise en main. Ses possibilités de mouvement et son champ de vision ne doivent pas être réduits par le nombre ou la position des passagers, par les objets transportés ou par l'apposition d'objets non transparents sur les vitres.

« II. – En application du 3^o de l'article L. 123-1 et dans les conditions mentionnées au I, le conducteur doit également se tenir en état et en position d'effectuer sans délai une reprise en main afin d'exécuter les manœuvres qui lui incombent en application des dispositions du présent code afin :

« 1^o D'obtempérer à une sommation de s'arrêter émanant d'un fonctionnaire ou agent chargé de constater les infractions et muni des insignes extérieurs et apparents de sa qualité ;

« 2^o De respecter les indications données par les agents réglant la circulation en application des dispositions de l'article R. 411-28 ;

« 3^o De faciliter le passage d'un véhicule d'intérêt général en application des dispositions des articles R. 414-2 et R. 414-9 ;

« 4^o De céder le passage à un véhicule d'intérêt général prioritaire en application de l'article R. 415-12.

« III. – Le fait, pour tout conducteur, de contrevenir aux dispositions des I et II ci-dessus est puni de l'amende prévue pour les contraventions de deuxième classe.

« IV. – En cas d'infraction aux dispositions du présent article, l'immobilisation du véhicule peut être prescrite dans les conditions prévues aux articles L. 325-1 à L. 325-3. »

Art. 5. – Après l'article R. 49-16 du code de procédure pénale, il est inséré un article R. 49-16-1 ainsi rédigé :

« *Art. R. 49-16-1.* – Lorsque la requête en exonération ou la réclamation est accompagnée du document prévu au d du 1^{er} de l'article 529-10, ce dernier contient les informations pertinentes précisées par arrêté conjoint du garde de sceaux, ministre de la justice, et des ministres chargés des transports et de la sécurité routière, issues des données enregistrées par le dispositif d'enregistrement des données d'état de délégation de conduite. »

TITRE II

DISPOSITIONS APPLICABLES AUX SYSTÈMES DE TRANSPORT ROUTIER AUTOMATISÉS

Art. 6. – Le livre I^{er} de la troisième partie de la partie réglementaire du code des transports est complété par un titre V ainsi rédigé :

« TITRE V

« LES SYSTÈMES DE TRANSPORT ROUTIER AUTOMATISÉS

« CHAPITRE I^{er}

« DISPOSITIONS GÉNÉRALES ET DÉFINITIONS

« *Art. R. 3151-1.* – Pour l'application du présent livre, les termes ci-après ont le sens qui leur est donné dans le présent article :

« 1. Système technique de transport routier automatisé : ensemble de véhicules hautement ou totalement automatisés, tels que définis aux 8.2 et 8.3 de l'article R. 311-1 du code de la route, et d'installations techniques permettant une intervention à distance ou participant à la sécurité ;

« 2. Système de transport routier automatisé : système technique de transport routier automatisé, déployé sur des parcours ou zones de circulation prédéfinis, et complété de règles d'exploitation, d'entretien et de maintenance, aux fins de fournir un service de transport routier public collectif ou particulier de personnes, ou de service privé de transport de personnes, à l'exclusion des transports soumis au décret n° 2017-440 du 30 mars 2017 relatif à la sécurité des transports publics guidés ;

« 3. Domaine d'emploi : conditions d'emploi d'un système technique de transport routier automatisé associées à des parcours ou zones de circulation particulières et respectant son domaine de conception technique ;

« 4. Domaine de conception technique du système : conditions d'opération dans lesquelles un système technique de transport routier automatisé est spécifiquement conçu pour fonctionner ;

« 5. Manœuvre à risque minimal : manœuvre ayant pour finalité la mise à l'arrêt du véhicule en situation de risque minimal pour ses occupants et les autres usagers de la route, automatiquement effectuée par le système de conduite automatisé, suite à un aléa non prévu dans ses conditions d'utilisation, à une défaillance grave ou, dans le cas d'une intervention à distance, à un défaut d'acquiescement de manœuvre demandé par le système ;

« 6. Manœuvre d'urgence : manœuvre automatiquement effectuée par le système de conduite automatisé en cas de risque imminent de collision, dans le but de l'éviter ou de l'atténuer ;

« 7. Parcours ou zone de circulation prédéfini : ensemble des sections routières ou espace dont les limites géographiques sont définies, sur lesquelles est prévue la circulation ou l'arrêt d'un ou plusieurs véhicules d'un système de transport routier automatisé ;

« 8. Intervention à distance : action exercée par la personne habilitée mentionnée à l'article L. 3151-3, située à l'extérieur du véhicule, dans le cadre d'un système de transport routier automatisé, aux fins :

« a) D'activer, de désactiver le système, de donner l'instruction d'effectuer, modifier, interrompre une manœuvre, ou d'acquiescer des manœuvres proposées par le système ;

« b) De donner instruction au système de navigation opérant sur le système de choisir ou de modifier la planification d'un itinéraire ou des points d'arrêt pour les usagers ;

« 9. Demande d'acquiescement : sollicitation de l'intervenant à distance par le système afin de valider une proposition d'enclencher l'exécution par le système d'une manœuvre, le cas échéant parmi plusieurs propositions ;

« 10. Système de gestion de la sécurité : ensemble de règles, procédures et méthodes à mettre en œuvre pour atteindre en permanence les objectifs de sécurité ;

« 11. Concepteur du système technique : personne physique ou morale assurant la conception d'ensemble du système technique et définissant notamment ses fonctionnalités et leurs conditions d'utilisation ;

« 12. Organisateur du service : pour les services de transport public collectif exécutés dans le cadre de l'article L. 1221-3, l'autorité territorialement compétente au sens de l'article L. 1221-1 ou L. 1241-1 ; pour les services de transport publics collectifs organisés en application de la section 3 du titre premier du livre premier de la troisième partie du présent code, l'entreprise citée à l'article L. 3111-17 ; pour les services de transport public particulier, l'exploitant au sens de l'article L. 3122-1 ; pour les services privés, les personnes physiques ou morales visées au R. 3131-1 et R. 3131-2 ;

« 13. Exploitant : personne physique ou morale assurant directement ou à la demande de l'organisateur du service l'exploitation du système de transport ainsi que la gestion et la maintenance de celui-ci. L'exploitant peut être la même entité que l'organisateur du service ou que le concepteur du système technique. En cas de pluralité d'exploitants, le terme exploitant désigne le chef de file ;

« 14. Chef de file : exploitant désigné par l'organisateur du service pour assurer la coordination de l'exploitation du système de transport en s'appuyant sur les différents exploitants et gestionnaires d'infrastructures ;

« 15. Gestionnaire de voirie : l'autorité chargée de la voirie au sens du code de la voirie routière ;

« 16. Organisme qualifié : organisme agréé pour procéder à l'évaluation de la sécurité de la conception, de la réalisation et de l'exploitation des systèmes de transport routiers automatisés ;

« 17. Dirigeant responsable des évaluations : personne compétente au sein d'un organisme qualifié pour signer les avis et rapports de sécurité et d'inspection ;

« 18. Modification substantielle : toute modification d'un système de transport routier automatisé ou d'une partie de système existant, dès lors qu'elle modifie l'évaluation de la sécurité.

« CHAPITRE II

« SÉCURITÉ ET CONDITIONS D'UTILISATION

« Section 1

« Dispositions communes

« Art. R. 3152-1. – Le service technique des remontées mécaniques et des transports guidés est chargé :

« 1^o De délivrer les agréments mentionnés aux articles R. 3152-26 et R. 3152-27 ;

« 2^o D'élaborer et de tenir à jour les référentiels d'évaluation et de démonstration de la sécurité conformément aux articles R. 3152-2 à R. 3152-4 ;

« 3^o D'exploiter l'analyse des incidents et accidents des systèmes de transport routiers automatisés aux fins d'en améliorer la sécurité ;

« 4^o D'établir un rapport annuel, qui est rendu public ;

« 5^o De prescrire, le cas échéant, les tests avant mise en service complémentaires à la démonstration de sécurité mentionnés à l'article R. 3152-5.

« Dans le cadre de ses prérogatives, le service technique des remontées mécaniques et des transports guidés a accès à l'ensemble des pièces constitutives des dossiers mentionnés aux articles R. 3152-6 à R. 3152-8 et R. 3152-13 à R. 3152-16.

« Section 2

« Sécurité

« Sous-section 1

« Dispositions générales

« Art. R. 3152-2. – I. – Pour l'application de l'article L. 3151-1, tout système de transport routier automatisé ou toute partie d'un système de transport existant est conçu, mis en service et, le cas échéant, modifié de telle sorte que le niveau global de sécurité à l'égard des usagers, des personnels d'exploitation et des tiers soit au moins équivalent au niveau de sécurité existant ou à celui résultant de la mise en œuvre des systèmes ou sous-systèmes assurant des services ou fonctions comparables, compte tenu des règles de l'art, du retour d'expérience les concernant, et des conditions de circulation raisonnablement prévisibles sur le parcours ou la zone de circulation considéré.

« Lorsqu'il est établi qu'il n'existe pas de système comparable afin d'évaluer la sécurité du système considéré ou de l'un de ses sous-systèmes, le niveau de sécurité peut être établi à partir d'une étude de sécurité spécifique pour le système ou le sous-système concerné menée conformément aux règles de l'art.

« II. – Tout système de transport routier automatisé doit :

« 1^o Etre conçu pour éviter les accidents pouvant résulter de situations raisonnablement prévisibles dans son domaine d'emploi ;

« 2^o Reconnaître s'il est dans son domaine d'emploi et n'être actif que dans ce domaine d'emploi ;

« 3^o Détecter ses défaillances ainsi que la sortie du domaine d'emploi et en informer l'exploitant, y compris dans le cadre d'une intervention à distance.

« III. – Tout système technique de transport routier automatisé doit :

« 1^o Etre conçu pour éviter les accidents pouvant résulter de situations raisonnablement prévisibles dans son domaine de conception technique du système ;

« 2^o Utiliser des véhicules équipés d'un système de conduite automatisé conçu pour exécuter des manœuvres à risque minimal ou d'urgence ;

« 3^o Etre en mesure de détecter ses défaillances ainsi que la sortie du domaine de conception technique du système, et d'en informer l'exploitant y compris dans le cadre d'une intervention à distance.

« IV. – Pour l'application de l'article L. 3151-2, tout système de transport routier automatisé est soumis à des conditions d'utilisation qui précisent notamment :

- « 1^o Le domaine d'emploi ;
- « 2^o Le domaine de conception technique du système ;
- « 3^o Les conditions dans lesquelles une manœuvre à risque minimal est activée par le système de conduite automatisé ;
- « 4^o Les conditions dans lesquelles une manœuvre d'urgence est activée par le système de conduite automatisé ;
- « 5^o Les conditions dans lesquelles une personne habilitée peut donner l'instruction d'effectuer, de modifier, d'interrompre une manœuvre, ou l'acquitter à distance ;
- « 6^o La description des manœuvres sur lesquelles il est possible d'intervenir à distance.
- « 7^o Pour les manœuvres pouvant être acquittées à distance, les modalités d'acquiescement et en particulier la durée de la demande d'acquiescement.

« Art. R. 3152-3. – Pour l'application de l'article L. 3151-3, une intervention à distance ne peut être effectuée que par une personne habilitée, pouvant justifier d'une attestation de suivi d'une formation adaptée à l'intervention à distance pour le système concerné valable trois ans, et d'une attestation médicale le déclarant apte à assurer l'intervention à distance.

« La durée de validité de l'attestation médicale est, pour les personnes âgées de moins de soixante ans, de cinq ans, sans pouvoir dépasser la date du soixantième anniversaire, et d'un an pour les personnes âgées de plus de soixante ans.

« Les modalités d'application du présent article sont fixées par arrêté du ministre chargé des transports.

« Art. R. 3152-4. – Tout système de transport routier automatisé et tout véhicule qui y est intégré doit être équipé d'enregistreurs de données d'événements conformes aux prescriptions en matière de construction, de montage et d'utilisation énoncées dans les instruments juridiques internationaux relatifs aux véhicules à roues et aux équipements et pièces susceptibles d'être montés et/ou utilisés sur un véhicule à roues.

« Un arrêté du ministre chargé des transports peut préciser les données complémentaires devant être enregistrées tenant compte de la spécificité des événements susceptibles d'affecter les transports routiers automatisés non couverts par des instruments juridiques internationaux.

« Sous-section 2

« Démonstration de sécurité

« Art. R. 3152-5. – La démonstration de la sécurité est établie préalablement à la mise en service du système de transport routier automatisé, en vérifiant que, dans son domaine d'emploi prévu, les réponses du système à l'ensemble des risques liés au fonctionnement du système et des risques de circulation raisonnablement prévisibles et identifiables, satisfont aux conditions prévues aux articles R. 3152-2 à R. 3152-4.

« Cette démonstration est conduite sur la base des dossiers prévus aux articles R. 3152-6 à R. 3152-8, assortis des avis des organismes qualifiés agréés prévus aux articles R. 3152-25 et R. 3152-26.

« Si nécessaire, l'autorité prévue à l'article R. 3152-1 ou l'organisateur du service peuvent prescrire des tests avant mise en service, en complément de la démonstration de sécurité.

« Art. R. 3152-6. – I. – Le dossier de conception du système technique décrit :

- « 1^o Le ou les véhicules utilisés, et la preuve de leur réception ;
- « 2^o Le domaine de conception fonctionnelle du système de conduite automatisée des véhicules intégrés dans le système technique ;
- « 3^o Le domaine de conception technique du système ;
- « 4^o Les manœuvres effectuées par les véhicules en délégation de conduite, leurs conditions d'activation et de terminaison dans le domaine de conception fonctionnelle, et notamment :
 - « a) Les manœuvres effectuées en circulation nominale ;
 - « b) Les manœuvres éligibles à une intervention à distance ;
 - « c) Les manœuvres à risque minimal ;
 - « d) Les manœuvres d'urgence ;
 - « e) Les manœuvres répondant aux injonctions des forces de l'ordre et à l'approche d'un véhicule d'intérêt général ou d'un transport exceptionnel et de ses véhicules d'accompagnement ;
- « 5^o Les fonctions et capacités de perception et de localisation, en distinguant celles attachées aux véhicules et celles dépendant d'installations situées hors du véhicule et, le cas échéant, les besoins du système devant être satisfaits par ces installations ;
- « 6^o Les fonctions et capacités d'intervention à distance ;
- « 7^o Les exigences sur les installations techniques et de sécurité situées hors des véhicules, notamment en matière de signalisation, de connectivité, de localisation, de perception, de supervision, d'intervention à distance ;
- « 8^o Les types de parcours ou de zones permettant la circulation du système technique ;
- « 9^o Le cas échéant, les mesures particulières prises, en application de la réglementation en vigueur, pour assurer la sécurité des personnes à mobilité réduite ;
- « 10^o Les résultats d'essais au titre de la réception des types de véhicules intégrés dans le système technique ;

- « 11° Le programme prévisionnel d'essais et de tests du système ;
- « 12° Les principes d'exploitation, d'entretien et de maintenance ;
- « 13° la démonstration de la sécurité, comportant :
 - « a) L'analyse des risques de défaillance et aléas de circulation pris en compte pour la conception du système technique ;
 - « b) L'analyse de criticité de ces risques et aléas ;
 - « c) L'évaluation des réponses du système technique aux risques et aléas affectant la sécurité des personnes ;
 - « d) Les démonstrations de sécurité, simulations, tests et essais, lorsque ces éléments n'ont pas été présentés dans le cadre de la réception du ou des véhicules.
- « II. – Le dossier de conception du système technique comporte la déclaration de fonctionnalités et de sécurité, qui décrit de façon synthétique les caractéristiques et les conditions d'utilisation des véhicules, leurs capacités de conduite en délégation de conduite, les types de parcours ou zones visés, les exigences préalables à la mise en service, notamment en termes d'essais et d'installations situées hors du véhicule. Cette déclaration certifie que le système technique satisfait aux exigences des articles R. 3152-2 à R. 3152-5 et est conforme aux règles de l'art.
 - « Art. R. 3152-7. – Le dossier préliminaire de sécurité décrit, en ce qui concerne le domaine d'emploi prévu du système de transport routier automatisé :
 - « 1° Les parcours ou zones identifiés pour la circulation du système et en particulier les caractéristiques de référence de la voirie routière sur lesquelles est fondée l'évaluation de la sécurité ;
 - « 2° Les caractéristiques du service, notamment les points et les horaires de desserte le cas échéant ;
 - « 3° Le projet de système de gestion de la sécurité en exploitation, qui décrit :
 - « a) Les règles d'exploitation et de maintenance ;
 - « b) Les dispositifs permettant de contrôler le maintien du niveau de sécurité ;
 - « c) Les spécifications pour l'exécution des tâches de sécurité ;
 - « d) Les mesures en matière d'organisation du travail et de formation des personnels ;
 - « 4° Le cas échéant, les mesures particulières prises, en application de la réglementation en vigueur, pour assurer la sécurité des personnes à mobilité réduite ;
 - « 5° L'implantation prévue des installations techniques et de sécurité situées hors des véhicules, notamment en matière de signalisation, de connectivité, de localisation, d'intervention à distance,
 - « 6° Les réponses aux exigences sur les installations techniques et de sécurité du 7° de l'article R. 3152-6 ;
 - « 7° Le cas échéant, les aménagements des parcours ou des zones attendus pour atteindre les caractéristiques de référence de la voirie routière décrites au 1° et, lorsqu'elle est disponible, la programmation de ces aménagements par les autorités responsables de la voirie routière ;
 - « 8° Les caractéristiques et le niveau de service de la voirie routière, de ces aménagements et de ces installations techniques et de sécurité nécessaires à l'atteinte du niveau de sécurité défini aux articles R. 3152-2 à R. 3152-4 ;
 - « 9° Le programme d'essai et de tests ;
 - « 10° La démonstration de sécurité du dossier de conception du système technique complétée au vu :
 - « a) Des risques de défaillance et de circulation spécifiques aux parcours ou zones ;
 - « b) Des caractéristiques du service ;
 - « c) De tout élément affectant significativement la sécurité, lorsque ces éléments ne sont pas pris en compte dans le dossier de conception du système technique.
 - « II. – Lorsqu'une expérimentation a été conduite sur une partie du parcours ou de la zone, ou pour une partie du service, en application de l'ordonnance n° 2016-1057 du 3 août 2016 relative à l'expérimentation de véhicules à délégation de conduite sur les voies publiques, le dossier préliminaire de sécurité comporte le bilan de cette expérimentation ou, à défaut, le dossier de demande d'expérimentation.
 - « Le dossier préliminaire de sécurité vérifie l'adéquation des projets de système de gestion de la sécurité en exploitation et de plan d'intervention et de secours avec l'évaluation de la sécurité ainsi complétée.
 - « Art. R. 3152-8. – Le dossier de sécurité de mise en service, en ce qui concerne le domaine d'emploi prévu du système de transport routier automatisé doit :
 - « 1° Intégrer les versions finales du système de gestion de la sécurité en exploitation, ainsi que des pièces du dossier préliminaire de sécurité ayant évolué ;
 - « 2° Vérifier la mise en œuvre effective des aménagements et installations techniques et de sécurité prévues dans le dossier préliminaire de sécurité ;
 - « 3° Le cas échéant, présenter les dispositions conventionnelles entre l'organisateur du service et les gestionnaires de voirie ou maîtres d'ouvrage, relativement à la connaissance, la gestion et la maintenance de la voirie ou des installations techniques et de sécurité prévues pendant l'exploitation du service ;
 - « 4° Présenter le compte-rendu des essais et tests réalisés ;
 - « 5° Mettre à jour et compléter si besoin la démonstration de la sécurité du dossier préliminaire au vu :
 - « a) De la mise en œuvre effective des dispositions prévues dans le dossier préliminaire de sécurité ;

« b) De toute modification affectant la sécurité intervenue depuis l'élaboration du dossier préliminaire de sécurité ;

« c) Du résultat des tests et essais.

« Art. R. 3152-9. – Le maintien du niveau de sécurité pendant l'exploitation du système est évalué sur la base :

« 1^{er} Du rapport annuel prévu à l'article R. 3152-14 ;

« 2^e De l'audit annuel prévu à l'article R. 3152-15 ;

« 3^e Le cas échéant, du diagnostic prévu à l'article R. 3152-16.

« Sous-section 3

« Déclaration de fonctionnalités et de sécurité

« Art. R. 3152-10. – Le dossier de conception du système technique, intégrant la déclaration de fonctionnalités et de sécurité, est établi par le concepteur et sous sa responsabilité.

« La déclaration de fonctionnalités et de sécurité est vérifiée par l'organisme qualifié visé à l'article R. 3152-23, sur la base du dossier de conception du système technique. Le concepteur recueille l'avis de l'organisme qualifié sur le dossier de conception du système technique. Le concepteur du système technique communique, pour information, à l'autorité désignée à l'article R. 3152-1 la déclaration de fonctionnalités et de sécurité et le dossier de conception du système technique soumise à l'avis de l'organisme qualifié.

« Sous-section 4

« Décision de mise en service

« Art. R. 3152-11. – I. – La mise en service d'un système de transport routier automatisé, nouveau ou ayant fait l'objet d'une modification substantielle, relève d'une décision prise par l'organisateur du service sur la base du dossier de conception du système technique assorti de l'avis favorable de l'organisme qualifié, des dossiers prévus aux articles R. 3152-7 et R. 3152-8, assortis des avis favorables, le cas échéant avec prescriptions particulières sous contrainte de délai de mise en œuvre, des organismes qualifiés agréés prévus aux articles R. 3152-25 et R. 3152-26 et, le cas échéant, des résultats des tests avant mise en service mentionnés à l'article R. 3152-5.

« L'organisateur du service notifie sa décision au préfet et à l'autorité désignée à l'article R. 3152-1 et aux gestionnaires de voirie préalablement à la mise en service.

« II. – Le dossier préliminaire de sécurité est établi sous la responsabilité de l'organisateur du service préalablement à la réalisation des travaux destinés aux installations techniques et aux aménagements de voirie nécessaires au système.

« L'organisme qualifié visé à l'article R. 3152-23 vérifie que le système décrit par ce dossier répond aux exigences des articles R. 3152-2 à R. 3152-5 et est conforme aux règles de l'art. Cette vérification est formalisée par un avis qui est joint au dossier préliminaire de sécurité.

« III. – Le dossier de sécurité de mise en service est établi sous la responsabilité de l'organisateur du service. Le système de gestion de la sécurité en exploitation est établi par l'exploitant.

« L'organisme qualifié visé à l'article R. 3152-23 vérifie que le dossier de sécurité de mise en service démontre que le système répond aux exigences des articles R. 3152-2 à R. 3152-5 et est conforme aux règles de l'art. Cette vérification est formalisée par un avis qui est joint au dossier de sécurité de mise en service.

« IV. – Lorsque l'avis de l'organisme qualifié agréé est assorti de prescriptions particulières de fonctionnement et de sécurité assorties d'un délai de mise en œuvre, l'organisateur du service s'assure de la bonne prise en compte des prescriptions dans le délai imparti. A défaut, le service ne peut être exploité jusqu'à la prise en compte effective des prescriptions.

« Si aucun service de transport n'a été effectué dans un délai de six mois à compter de la notification de l'avis de l'organisme qualifié visé à l'article R. 3152-25, cet avis devient caduc ainsi que la décision de mise en service qui lui est adossée.

« L'avis de l'organisme qualifié agréé visé à l'article R. 3152-23 joint au dossier mentionné à l'article R. 3152-6 est transmis à l'autorité désignée à l'article R. 3152-1.

« Les avis des organismes qualifiés agréés visés à l'article R. 3152-23 joints aux dossiers mentionnés aux articles R. 3252-7 et R. 3252-8 sont transmis au préfet de département. Pour la région Ile-de-France, ces avis sont transmis au préfet de région. Ces avis sont également transmis à l'autorité désignée à l'article R. 3152-1.

« V. – En cas de coexistence de plusieurs exploitants, un chef de file est désigné par l'organisateur du service qui informe le préfet de cette désignation. Ce chef de file assure la coordination courante de l'exploitation du système et en rend compte à l'organisateur du service. A ce titre il a pour missions :

« 1^{er} D'établir le système de gestion de la sécurité du chef de file assurant notamment les interfaces entre les systèmes de gestion de la sécurité des différents exploitants ;

« 2^e D'établir le plan d'intervention et de sécurité prévu à l'article R. 3152-13 ;

« 3^e D'établir le rapport annuel sur la sécurité de l'exploitation du système prévu à l'article R. 3152-14 ;

« 4^e De faire réaliser l'audit annuel externe prévu à l'article R. 3152-15.

« Art. R. 3152-12. – Des circulations des véhicules, sans voyageurs, nécessaires à l'enregistrement des caractéristiques du parcours ou de la zone de circulation, aux vérifications préalables à la mise en service et à la formation du personnel d'exploitation, doivent être effectuées avant la mise en service.

« Lorsque ces circulations sont effectuées en délégation de conduite, elles sont soumises à l'accord de l'organisme qualifié agréé pour le domaine de l'évaluation globale de la sécurité des systèmes, qui s'assure préalablement à la mise en service de la maîtrise des risques pour les tiers.

« Toute autre circulation avec délégation de conduite est interdite avant la mise en service.

« *Art. R. 3152-13.* – Le plan d'intervention et de sécurité décrit :

« 1^o L'organisation interne mise en place pour intervenir sans délai en cas de survenance d'un événement affectant ou pouvant affecter la sécurité du système ou des tiers environnants ;

« 2^o Les moyens susceptibles d'être mobilisés dans ce cas ;

« 3^o La répartition des missions d'intervention entre l'exploitant et les gestionnaires de voiries ;

« 4^o Les modalités d'alerte des secours extérieurs et de communication et de coordination avec ces secours.

« Le plan d'intervention et de sécurité est établi sous la responsabilité de l'exploitant. Il est transmis au préfet, à l'exploitant et aux autorités responsables de la voirie routière un mois avant la mise en service.

« *Art. R. 3152-14.* – L'organisateur du service remet au préfet et à l'autorité désignée à l'article R. 3152-1 un rapport annuel sur la sécurité de l'exploitation du système, établi par l'exploitant.

« Ce rapport comporte une partie relative à l'accidentologie, une partie relative aux évolutions du système, une partie relative aux modifications substantielles effectuées et une partie relative à un plan d'actions unique envisagé pour maintenir et améliorer la sécurité du système.

« Ces parties sont détaillées autant que de besoin pour les accidents et mesures relatives aux personnes à mobilité réduite.

« Ce rapport est accompagné d'un avis de l'organisateur du service sur le plan d'actions intégré au rapport annuel.

« *Art. R. 3152-15.* – I. – L'exploitant fait réaliser un audit annuel externe par l'organisme mentionné à l'article R. 3152-27 afin d'évaluer :

« 1^o L'application du système de gestion de la sécurité en exploitation ;

« 2^o L'effectivité du contrôle interne ;

« 3^o L'adéquation du système de gestion de la sécurité à l'évolution des enjeux de sécurité en exploitation.

« II. – Le rapport de l'audit annuel externe conclut quant à la capacité du système mis en place à assurer le maintien du niveau de sécurité pendant l'exploitation et délivre un avis relatif à la poursuite de l'exploitation. Ce rapport est assorti le cas échéant d'un plan d'actions dont la mise en œuvre est suivie par l'organisme mentionné à l'article R. 3152-27.

« III. – L'organisateur du service remet ce rapport au préfet, à l'autorité de police de la circulation et du stationnement et au gestionnaire de voirie pour information.

« *Art. R. 3152-16.* – I. – Un diagnostic de la sécurité du système par un organisme qualifié peut être demandé par le préfet à l'exploitant :

« 1^o En cas d'insuffisance du rapport annuel sur la sécurité de l'exploitation du système établi par l'exploitant ;

« 2^o Lorsqu'il existe un doute sérieux sur l'application du système de gestion de la sécurité ou sur le plan d'intervention et de sécurité, ou sur leur adéquation aux enjeux de sécurité.

« II. – L'exploitant procède au diagnostic mentionné au I à ses frais et dans le délai fixé par le préfet.

« *Art. R. 3152-17.* – Un arrêté du ministre chargé des transports peut le cas échéant préciser tout ou partie du contenu des dossiers prévus aux articles R. 3152-6 à R. 3152-8 et du rapport prévu à l'article R. 3152-14.

« Sous-section 5

« Exploitation et modification du système

« *Art. R. 3152-18.* – I. – L'organisateur du service, le concepteur et l'exploitant veillent, chacun pour ce qui le concerne, à ce que, pendant toute la durée de l'exploitation, le niveau de sécurité vis-à-vis des usagers et des tiers soit maintenu.

« L'exploitant veille au respect des conditions d'utilisation du système et met en place les dispositifs de veille destinés à vérifier que les éléments de l'environnement de circulation qui concourent à la sécurité du système, permettent, pendant la durée de l'exploitation, de maintenir le niveau de sécurité vis-à-vis des usagers, des personnels d'exploitation et des tiers.

« Lorsque l'exploitant a connaissance de modifications de l'environnement de circulation, notamment l'usage des bâtiments et parcelles jouxtant le parcours, ou des accidents ou incidents, qui conduisent à modifier substantiellement l'évaluation de sécurité, il en informe l'organisateur du service sans délai.

« II. – Lorsque des modifications des caractéristiques de la voirie, de ses aménagements ou des installations techniques et de sécurité interviennent et que ces caractéristiques ont été préalablement portées à la connaissance des gestionnaires ou maîtres d'ouvrages correspondants, en raison de leur impact potentiel sur la sécurité, ces gestionnaires ou maîtres d'ouvrages informent l'exploitant et l'organisateur du service dans un délai raisonnable préalablement à une modification prévue, ou sans délai, en cas de modification imprévue.

« III. – Le concepteur du système technique informe l'exploitant et l'organisateur du service de tout défaut de conception identifié sur le système technique utilisé.

« IV. – L'exploitant informe l'organisateur du service de l'existence ou la nécessité d'une modification substantielle du système de transport routier automatisé, le cas échéant sur la base des éléments transmis par le concepteur du système technique.

« V. – Lorsque le système est substantiellement modifié, l'organisateur du service suspend l'exploitation puis décide de la mise en service du système modifié selon les conditions décrites aux articles R. 3152-10 à R. 3152-12.

« Art. R. 3152-19. – Nul ne peut être affecté à une tâche de sécurité pour laquelle il n'est pas habilité.

« Le personnel chargé d'évaluer la sécurité relève de services distincts de ceux chargés de l'exécution et exerce ses fonctions en procédant par analyses, surveillances, essais ou inspections.

« Le personnel d'exploitation affecté à une tâche de sécurité, reçoit une formation adéquate et une habilitation dont le contenu et les modalités de délivrance sont fixées par le système de gestion de la sécurité mentionné à l'article R. 3152-7.

« Art. R. 3152-20. – L'organisateur de service ou l'exploitant suspend l'exploitation du système en cas de risque imminent d'atteinte grave à la sécurité des personnes. Il en avise immédiatement le préfet et l'autorité mentionnée à l'article R. 3152-1.

« Art. R. 3152-21. – Lorsque l'organisme chargé de l'audit prévu à l'article R. 3152-15 constate un manquement grave à la réglementation ou un risque grave pour la sécurité des personnes, il en avise immédiatement le préfet, l'organisateur du service et l'exploitant, ainsi que l'autorité de police de la circulation et du stationnement et le gestionnaire de voirie.

« Art. R. 3152-22. – I. – Tout accident corporel ou ayant entraîné des dommages importants est porté sans délai à la connaissance du préfet, de l'organisateur du service, de l'autorité de police de la circulation et du stationnement, du gestionnaire de la voirie, des organismes qualifiés ayant visé les avis joints aux dossiers mentionnés aux articles R. 3152-7 et R. 3152-8, de l'autorité mentionnée à l'article R. 3152-1 et du bureau d'enquête sur les accidents de transport terrestre par l'exploitant. Cette information porte notamment sur le déroulement de l'accident ou incident et sa gravité.

« L'exploitant analyse l'évènement et prend sans délai en lien avec l'organisateur du service les mesures visant à maintenir la sécurité des passagers et des tiers. Suite à cette analyse, il décide de poursuivre ou non l'exploitation du système.

« II. – Dans un délai de deux mois à compter de la survenance ou de la découverte de l'accident ou incident grave, l'exploitant adresse un rapport sur cet évènement au préfet, aux gestionnaires de voirie, à l'organisateur du service, à l'autorité mentionnée à l'article R. 3152-1 et au bureau d'enquête sur les accidents de transport terrestre. Le concepteur du système technique apporte à l'exploitant, lorsque celui-ci en fait la demande, tous les éléments utiles à la réalisation de ce rapport. Le rapport analyse les causes et les conséquences constatées de cet évènement, les risques potentiels et indique les enseignements qui en ont été tirés ainsi que les mesures prises afin d'éviter son renouvellement.

« Les gestionnaires de voirie fournissent au préfet et à l'exploitant les informations permettant d'analyser les circonstances de l'accident ou incident grave.

« Le préfet peut, le cas échéant, demander à l'exploitant de soumettre à ses frais cette analyse à un organisme qualifié agréé.

« III. – Tout autre évènement affectant la sécurité de l'exploitation du système ou ayant été susceptible de causer des dommages corporels est porté à la connaissance du préfet, de l'autorité mentionnée à l'article R. 3152-1 et de l'organisateur du service par l'exploitant.

« Le préfet peut demander à l'exploitant de lui adresser, dans un délai de deux mois, un rapport circonstancié sur cet évènement.

« IV. – Lorsqu'un accident, incident ou évènement affectant la sécurité du système est susceptible de mettre en cause la conception du système, l'exploitant en informe également sans délai l'autorité mentionnée à l'article R. 3152-1 et le concepteur du système.

« Le cas échéant, le concepteur du système technique prend les mesures nécessaires pour satisfaire aux conditions des articles R. 3152-2 à R. 3152-4, met à jour le dossier de conception du système technique et en informe les éventuels autres exploitants utilisant le même système, ainsi que l'autorité mentionnée à l'article R. 3152-1.

« Si le concepteur du système n'a plus d'existence juridique, l'autorité mentionnée à l'article R. 3152-1 informe les éventuels autres exploitants utilisant le même système et détermine s'il existe un risque imminent d'atteinte grave à la sécurité des personnes.

« V. – Le préfet peut suspendre l'exploitation du système en cas de risque imminent d'atteinte grave à la sécurité des personnes.

« Le préfet peut soumettre la remise en service du système à son autorisation et demander que tous les éléments nécessaires lui soient fournis pour s'assurer du rétablissement du niveau de sécurité du système.

« Section 3

« Les organismes qualifiés

« Sous-section 1

« Dispositions communes

« Art. R. 3152-23. – Pour chaque avis joint aux dossiers mentionnés aux articles R. 3152-6 à R. 3152-8, l'organisme qualifié établit un rapport d'évaluation présentant les principes, les points marquants et les conclusions détaillées des vérifications et des analyses menées, ainsi que le détail des éventuelles observations et réserves.

« Art. R. 3152-24. – Un arrêté conjoint des ministres chargés des transports et de l'intérieur précise le contenu des avis mentionné à l'article R. 3152-25.

« Art. R. 3152-25. – I. – L'organisme dont l'avis est joint au dossier de conception du système technique est désigné par le concepteur du système technique.

« L'organisme dont l'avis est joint au dossier préliminaire de sécurité et au dossier de sécurité de mise en service, est désigné par l'organisateur du service ou par le concepteur du système à condition d'être validé par l'organisateur du service.

« Dans l'exercice de sa mission d'évaluation de la sécurité du système technique et du système de transport routier automatisé, l'organisme est indépendant du concepteur du système, de l'exploitant et de l'organisateur du service.

« II. – L'organisme chargé de l'audit annuel de sécurité en exploitation est désigné par l'exploitant et validé par l'organisateur du service.

« Dans l'exercice de sa mission d'audit de la sécurité en exploitation, l'organisme est indépendant du concepteur du système, de l'exploitant et de l'organisateur du service.

« Sous-section 2

« L'agrément des organismes qualifiés

« Art. R. 3152-26. – L'organisme dont l'avis est joint aux dossiers mentionnés aux articles R. 3152-6 à R. 3152-8, est agréé par l'autorité mentionnée à l'article R. 3152-1.

« Cet organisme doit au moins être agréé pour le domaine technique de l'évaluation globale de la sécurité des systèmes.

« Lorsqu'il ne dispose pas de compétences pour l'ensemble des autres domaines techniques dont relève le système, l'organisme peut faire appel à d'autres organismes qualifiés qui sont agréés, dans leurs domaines de compétence, par l'autorité mentionnée à l'article R. 3152-1, dans les conditions fixées par l'article R. 3152-28. Ces organismes doivent respecter les exigences d'indépendance prévues à l'article R. 3152-25.

« Dans ce cas, l'organisme agréé pour l'évaluation globale de la sécurité du système est chargé de coordonner l'intervention de ces autres organismes qualifiés et demeure seul responsable de l'avis.

« Un dirigeant responsable des évaluations d'un organisme qualifié agréé ne peut établir un avis portant sur le ou les systèmes de transport à la conception ou à la réalisation desquels il a participé au cours des cinq années précédentes.

« Art. R. 3152-27. – L'organisme conduisant l'audit de sécurité en exploitation prévu à l'article R. 3152-15 est agréé par l'autorité mentionnée à l'article R. 3152-1 et doit disposer des compétences pour le domaine des systèmes de gestion de la sécurité en exploitation.

« Art. R. 3152-28. – I. – L'agrément est délivré par l'autorité mentionnée à l'article R. 3152-1, qui s'assure que l'organisme dispose des compétences nécessaires à l'accomplissement de ses missions dans les domaines techniques considérés.

« II. – L'agrément est délivré pour un ou plusieurs des domaines techniques suivants :

« 1^{er} Sûreté de fonctionnement des systèmes embarqués ;

« 2^o Sûreté de fonctionnement des équipements de connectivité ou de positionnement ;

« 3^o Cybersécurité ;

« 4^o Sécurité des infrastructures et des équipements de la route ;

« 5^o Sécurité du comportement routier des véhicules ;

« 6^o Systèmes de gestion de la sécurité en exploitation ;

« 7^o Evaluation globale de la sécurité des systèmes.

« Art. R. 3152-29. – L'agrément est délivré pour cinq ans. Il indique le nom du ou des dirigeants responsables des avis et, le cas échéant, le ou les domaines techniques pour lesquels l'organisme qualifié peut procéder à des évaluations de sécurité.

« L'agrément peut être suspendu ou retiré par l'autorité désignée à l'article R. 3152-1 lorsque l'organisme qualifié ne répond plus aux conditions posées pour sa délivrance.

« L'activité des organismes qualifiés agréés peut faire l'objet de contrôles ou d'audits réalisés par les agents de l'autorité désignée à l'article R. 3152-1. Ces derniers peuvent, à ce titre, obtenir de l'organisme qualifié, du concepteur du système, de l'exploitant ou de l'organisateur du service, l'ouvrage et de l'organisme contrôlé tous

documents ou pièces nécessaires à l'accomplissement du contrôle, et assister aux réunions et visites organisées par l'organisme qualifié dans le cadre de sa mission d'évaluation.

« Lorsqu'un organisme qualifié bénéficiant d'un agrément souhaite procéder à d'autres missions d'évaluation que celles des domaines pour lesquels il est agréé, la modification de l'agrément en cours pour y inclure ces nouvelles missions ne modifie pas la durée de validité de cet agrément.

« Art. R. 3152-30. – Le contenu des demandes d'agrément et les modalités d'instruction des demandes sont définis par arrêté du ministre chargé des transports.

« Le silence gardé par l'autorité désignée à l'article R. 3152-1 pendant plus de quatre mois après réception d'une demande complète d'agrément, dans les conditions de l'article L. 114-5 du code des relations du public avec l'administration, vaut décision de rejet.

« Art. R. 3152-31. – La réglementation technique et de sécurité applicable aux systèmes de transport routier automatisés régis par le présent titre peut être précisée par arrêté du ministre chargé des transports.

« CHAPITRE III

« RESPONSABILITÉ PÉNALE

« Art. R. 3153-1. – I. – Même en l'absence de tout signe d'ivresse manifeste, est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe, le fait pour une personne habilitée telle que mentionnée à l'article L. 3151-3, d'intervenir à distance sur un véhicule à délégation de conduite exploité dans le cadre d'un système de transport routier automatisé sous l'empire d'un état alcoolique caractérisé par :

« 1^o Une concentration d'alcool dans le sang égale ou supérieure à 0,20 gramme par litre ou par une concentration d'alcool dans l'air expiré égale ou supérieure à 0,10 milligramme par litre et inférieure aux seuils fixés à l'article L. 3151-9, lorsque le véhicule à délégation de conduite est exploité dans le cadre d'un système de transport routier automatisé de personnes ;

« 2^o Une concentration d'alcool dans le sang égale ou supérieure à 0,50 gramme par litre ou par une concentration d'alcool dans l'air expiré égale ou supérieure à 0,25 milligramme par litre et inférieure aux seuils fixés à l'article L. 3151-9, lorsque le véhicule à délégation de conduite est exploité dans le cadre d'un autre système de transport routier automatisé.

« II. – Toute personne coupable de l'une des infractions mentionnées au I encourt également les peines complémentaires prévues au III de l'article R. 234-1 du code de la route.

« III. – Cette contravention donne lieu de plein droit à la réduction de six points du permis de conduire. »

Art. 7. – Le I de l'article 2 du décret du 17 décembre 2010 susvisé est ainsi modifié :

1^o Au premier alinéa, les mots : « et les transports publics guidés définis à l'article L. 2000-1 du code des transports » sont remplacés par les mots : « , les transports publics guidés définis à l'article L. 2000-1 du code des transports et les systèmes de transport routier automatisés définis à l'article R. 3151-1 du même code » ;

2^o Au deuxième alinéa, les mots : « des installations de remontées mécaniques et de transports publics guidés » sont remplacés par les mots : « de ces systèmes et installations » ;

3^o Au troisième alinéa, les mots : « à ces installations » sont remplacés par les mots : « à ces systèmes et installations » ;

4^o Après le dernier alinéa, il est ajouté deux alinéas ainsi rédigés :

« 11^o De délivrer les agréments mentionnés aux articles R. 3152-26 et R. 3152-27 du code des transports ;

« 12^o De prescrire, le cas échéant, les tests avant mise en service complémentaires à la démonstration de sécurité mentionnés à l'article R. 3152-5 du code des transports. »

TITRE III

DISPOSITIONS DIVERSES

Art. 8. – Aux I, II et III de l'article R. 251 du code de procédure pénale, les mots compris entre : « dans sa rédaction résultant du » et : « sous réserve des adaptations prévues au présent titre » sont remplacés par les mots : « décret n° 2021-873 du 29 juin 2021 ».

Art. 9. – Les dispositions de l'article 6 du présent décret entrent en vigueur le lendemain de la publication au *Journal officiel* du décret portant publication des amendements à la convention sur la circulation routière du 8 novembre 1968 tendant à la modification de son article 1^{er} et à l'insertion d'un nouvel article 34 bis, communiqués aux Etats parties à la convention le 15 janvier 2021, conformément au paragraphe 1 de son article 49, et au plus tard le 1^{er} septembre 2022.

Art. 10. – La ministre de la transition écologique, le ministre de l'intérieur, le garde des sceaux, ministre de la justice, et le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 29 juin 2021.

JEAN CASTEX

Par le Premier ministre :

*Le ministre délégué
auprès de la ministre de la transition écologique,
chargé des transports,
JEAN-BAPTISTE DJEBBARI*

*Le ministre de l'intérieur,
GÉRALD DARMANIN*

*La ministre de la transition écologique,
BARBARA POMPILI*

*Le garde des sceaux,
ministre de la justice,
ÉRIC DUPOND-MORETTI*