

LA FRANCE, PARMIS LES PIONNIERS DE LA RÉGLEMENTATION ÉTHIQUE DES VÉHICULES AUTOMATISÉS

La circulation des véhicules automatisés est en passe de s'assouplir en France. Encore soumis au niveau national à un régime dérogatoire d'autorisation, des textes récents sont venus ouvrir la voix à leur libéralisation, en attendant une nécessaire harmonisation réglementaire internationale et européenne actuellement poussée par la France et d'autres pays précurseurs.

Les enjeux liés au véhicule automatisé et à son éthique (VA) impliquent l'élaboration de règles précises.

CADRE RÉGLEMENTAIRE FRANÇAIS EN COURS DE FINALISATION POUR ACCUEILLIR LE VA

Une ordonnance du 3 août 2016, modifiée par la loi PACTE du 22 mai 2019, a établi un régime d'autorisation pour la circulation des véhicules automatisés (« VA ») à des fins d'expérimentations sur la voie publique¹. Les articles 31 et 32 de la LOM² ont ensuite habilité le gouvernement à adapter ce cadre juridique, débouchant sur deux ordonnances et un décret:

- L'Ordonnance n° 2021-443 du 14 avril 2021 relative au régime de responsabilité pénale et son décret d'application n° 2021-873 du 29 juin 2021: définitions, obligations d'information, niveau d'attention attendu du conducteur du VA et conditions de son exonération en cas d'infraction;

- L'Ordonnance n° 2021-442 du 14 avril 2021, prise en application de l'article 32 de la LOM, sur l'accès aux données des véhicules: incidents et risques routiers, patrimoine de l'infrastructure, conditions de trafic et risques électroniques, sécurité des trafics et réseaux routiers et correction de défauts de sécurité par les constructeurs de véhicules terrestres à moteur.

Ces ordonnances permettront la circulation de VA sur des zones de circulation prédéfinies et l'élaboration de règles techniques de sécurité dès septembre 2022.

Ainsi, le régime juridique français applicable à ce jour demeure expérimental et évolutif tandis qu'au niveau international, la Convention de Vienne sur la circulation routière du 8 novembre 1968 doit encore être amendée. Pourtant, cette réglementation en cours d'évolution fait aujourd'hui de la France une pionnière en matière de réglementation des VA.

UNE NÉCESSAIRE HARMONISATION INTERNATIONALE SOUS-TENDANT L'ÉVOLUTION EN COURS DU DROIT FRANÇAIS

Les réglementations routières actuelles reposent pour l'essentiel sur la présence permanente et active d'un conducteur. Elles nécessitent donc d'être adaptées au VA pour lequel l'Homme n'intervient que ponctuellement dans l'activité de conduite. Le Forum mondial pour l'harmonisation des réglementations sur les VA s'y attelle, de même que l'ONU et l'UE, notamment avec une définition du VA et des prescriptions spécifiques. Au-delà de ces initiatives, les futures réglementations devront être harmonisées au niveau supranational. L'échéance de septembre 2022 est ambitieuse; lorsque les réglementations internationales et européennes auront été modifiées, une nouvelle adaptation du cadre juridique français pourrait s'avérer nécessaire.

UNE SÉRIE D'ENJEUX JURIDIQUES CONNEXES APPELANT À DES ACTIONS POUR L'AVENIR

Au-delà de la réglementation spécifique au secteur du transport, le VA soulève une série d'enjeux juridiques qui, pour certains, seront amenés à faire évoluer les règles existantes, ou tout du moins nécessiteront l'accompagnement renforcé des autorités réglementaires compétentes afin d'accueillir le VA. Par exemple, le développement du VA nécessite un large partage des données pour faciliter et sécuriser les déplacements.

Ceci pose, en premier lieu, la question de leur protection et plus largement de la cybersécurité tandis qu'évoluent les technologies de télécommunications pour s'adapter au monde du VA (notamment la 5G, multi-slices et multi-acteurs, permettant le traitement fluidifié



CÉCILE THÉARD-JALLU
Associée au Cabinet De Gaulle
Fleurance & Associés
(ctheardjallu@dgfla.com)



SOPHIE WEILL
Avocat Senior Counsel
De Gaulle Fleurance & Associés
(sweill@dgfla.com)



et plus sécurisé d'énormes volumes de données). Pourtant, l'incitation à l'investissement devra être préservée en sécurisant la valorisation des actifs immatériels notamment par la propriété intellectuelle (ex: droit sui generis de producteur de base de données).

À ce titre, la « Licence Mobilité » est inspirante. Adoptée en mars 2021 par un collectif animé par le GART et l'UTP³ sur la base d'une licence expérimentale testée depuis 2013 dans la région lyonnaise, la « Licence Mobilité »⁴ a pour objectif de conjuguer le partage des données et la valorisation des investissements, notamment en limitant le partage à l'identique des bases de données dérivées, en identifiant le ré-utilisateur au bénéfice des deux parties, avec des engagements de compatibilité à la stratégie de mobilité définie par l'autorité publique compétente sur son territoire; ou encore via une compensation financière lorsque la transmission des données à un utilisateur sollicite le service de fourniture des données au-delà de certains seuils. Elle vient compléter un décret n° 2020-1753 du 28 décembre 2020 fixant les contours de la compensation financière qui s'appliquera pour les données dynamiques à partir d'un certain nombre de requêtes et en fonction de la catégorie de service. L'impact de ce dispositif et l'adhésion des acteurs à leurs principes devront être observés sur le terrain.

LE VA APPELLE ÉGALEMENT DES RÉFLEXIONS EN TERMES DE DROIT DE L'ENVIRONNEMENT

La question de la responsabilité et de l'assurance est elle-même au cœur des réflexions

juridiques sur le VA (réduction du nombre d'accidents du fait de l'automatisation ou risque accru par l'IA ne sachant pas gérer l'imprévu?). Un premier pas a été franchi avec l'exclusion de la responsabilité pénale du conducteur fixée par l'ordonnance précitée n° 2021-443 pour les infractions résultant d'une manœuvre d'un véhicule en conduite automatisée. Si les nouveaux textes ne traitent pas de la responsabilité civile, le régime général issu du Code civil demeurera applicable, évitant ainsi tout vide juridique. Précisons néanmoins que la mise en circulation de VA pourrait coïncider avec la réforme générale du droit français de la responsabilité civile, dont la dernière version proposait de modifier la loi Badinter aujourd'hui applicable aux accidents de la circulation.

LA RÉGLEMENTATION ÉVOLUANT VERS L'ÉTHIQUE: AU CŒUR DES ENJEUX FRANÇAIS ET EUROPÉEN DE L'USAGE DE L'IA

Pour se guider, les VA modélisent leur environnement (règles de circulation, obstacles, etc.) grâce à l'IA, qui traite l'ensemble des informations collectées par divers capteurs pour agir sur le système de commandes. Ce fonctionnement soulève toutefois des problématiques éthiques que le droit interne et le droit européen commencent à encadrer: risque d'atteinte à la vie des personnes ou d'addiction, gestion des biais, nécessaire neutralité des algorithmes utilisés, conditions d'acceptation des VA par les citoyens, etc. Ainsi, après l'adoption d'une première réso-

lution en octobre 2020⁵ concernant les aspects éthiques de l'IA, le Parlement européen a adopté en janvier 2021 une résolution sur l'utilisation de l'IA dans les domaines civils et militaires⁶. Le 21 avril 2021, un projet de règlement relatif à une approche européenne de l'IA⁷ a été publié, définissant un nouveau cadre juridique pour l'IA destiné à appréhender les nombreux défis qu'elle soulève: en classant les VA en tant qu'IA à haut risque, il prévoit notamment un régime de traçabilité, de contrôle qualité et de marquage CE pour un accès au marché.

Les enjeux liés à l'IA et à l'éthique créés par les VA impliquent l'élaboration de règles précises, comme promouvoir et travailler sur des cas de mise en œuvre de la « garantie humaine », déjà prévue dans le droit français de la santé⁸. La future législation européenne exigera également un « *human oversight* » pour l'usage de l'IA à haut risque dans des secteurs à enjeux comme la mobilité⁹. Au niveau national, dans un avis du 7 avril 2021¹⁰, le Comité National Pilote d'Éthique du Numérique (sous l'égide du Comité Consultatif National d'Éthique pour les sciences de la vie et la santé), a lui aussi posé les jalons d'un cadrage des aspects éthiques du VA. Cet avis a vocation à éclairer le gouvernement pour l'élaboration des futures stratégies en matière de véhicules autonomes sur les 5 sujets suivants: (i) terminologie en matière de VA, (ii) enjeux de sécurité routière, (iii) contrôle humain du véhicule, (iv) liberté des personnes et (v) impacts sociaux et environnementaux¹¹. Le VA progresse et le droit français l'accompagne! ■

1- Article 1 de l'Ordonnance n° 2016-1057 du 3 août 2016 relative à l'expérimentation de véhicules à délégation de conduite sur les voies publiques.

2- Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 dite Loi d'orientation des mobilités.

3- Disponible sur https://wiki.lafabriquedesmobilités.fr/wiki/Licence_Mobilit%C3%A9s.

4- Article 25 de la LOM.

5- Résolution du Parlement européen du 20 octobre 2020 sur les aspects éthiques de l'IA.

6- Résolution du Parlement européen du 20 janvier 2021 sur l'intelligence artificielle (2020/2013 (INI)).

7- Communiqué de presse de la Commission européenne du 21 avril 2021, consultable sur https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/fr/ip_21_1682, projet de règlement disponible https://ec.europa.eu/newsroom/dae/document.cfm?doc_id=75788 (en anglais uniquement).

8- Ar. 17 de la Loi 2021-1017 du 2 août 2021 relative à la bioéthique.

9- Art 14. Projet de règlement sur l'IA du 20 avril 2021.

10- https://www.ccnpe-ethique.fr/fr/actualites/cnpen-le-vehicule-autonome-enjeux-ethique#:YKu5DIXO_Oc.linkedin.

11- Remerciements à Emma Lucas pour sa contribution à la préparation de cet article.