

**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.**

**Présentation**

L'article 31 de la loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités a habilité le Gouvernement à prendre par voie d'ordonnance, toute mesure relevant du domaine de la loi afin d'adapter la législation, notamment le code de la route, au cas de la circulation sur la voie publique de véhicules terrestres à moteur dont les fonctions de conduite sont, dans des conditions, notamment de temps, de lieu et de circulation, prédéfinies, déléguées partiellement ou totalement à un système de conduite automatisé, notamment en définissant le régime de responsabilité applicable.

Cette ordonnance précise le régime de responsabilité pénale applicable en cas de circulation d'un véhicule à délégation de conduite, à soumettre les systèmes de conduite automatisée à des conditions d'utilisation, et à préciser les dispositions spécifiques à la sécurité des systèmes de transport routier automatisés, notamment en matière de responsabilité pénale.

Le chapitre 1 porte sur la responsabilité pénale applicable à la circulation d'un véhicule à délégation de conduite.

L'article 1 précise les responsabilités pénales respectives du conducteur et du « système » ; lorsque le système est activé, la responsabilité pénale du constructeur du véhicule ou de son mandataire est engagée. Cet article 1 prévoit également les conditions d'accès aux données d'état de délégation de conduite aux agents de l'Etat habilités à constater les infractions au code de la route en cas de contrôle routier, au constructeur du véhicule et au titulaire du certificat d'immatriculation en cas de constatation d'infraction.

L'article 2 modifie le code de procédure pénale pour ajouter, aux conditions de recevabilité d'une requête en exonération ou réclamation concernant une contravention, un document attestant qu'un système de délégation de conduite automatisé était activé conformément à ses conditions d'utilisation au moment de l'infraction.

Le chapitre 2 porte sur les conditions d'utilisation d'un véhicule à délégation de conduite.

L'article 3 indique que le système de conduite automatisé est soumis à des conditions d'utilisation définies par le constructeur du véhicule, et que 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. Cet article exige du système automatisé, en cas de défaut de fonctionnement ou lorsque ses conditions d'utilisation ne sont plus remplies ou vraisemblablement plus remplies pendant l'exécution de la

manœuvre, d'alerter le conducteur, de solliciter une reprise en main et, à défaut de reprise en main ou en cas de défaillance grave, de mettre le véhicule en sécurité.

L'article 4 précise le principe d'information préalable du consommateur préalablement à la vente ou à la location d'un véhicule à délégation de conduite.

Le chapitre 3 porte sur la sécurité des systèmes de transport routier automatisés et la responsabilité pénale.

L'article 5 précise les modalités de mise en service et d'exploitation d'un système de transport routier automatisé, et en particulier celles relatives à la démonstration de sécurité. Il précise que le système de transport routier automatisé est soumis à des conditions d'utilisation définies par le concepteur du système et que l'intervention à distance sur ces systèmes ne peut être effectuée que par une personne habilitée, titulaire du permis de conduire correspondant à la catégorie du véhicule considéré.

L'article 6 rend applicable aux transports de marchandises les dispositions introduites par l'article 5.

L'article 7 diffère l'application des articles 5 et 6 à l'entrée en vigueur de l'amendement à la Convention de Vienne qui permettrait d'imposer que tous les systèmes automatisés respectent les réglementations techniques de sécurité. Si cet amendement n'est pas entré en vigueur au 1<sup>er</sup> septembre 2022, la France aura en tout état de cause d'ici là développé les règles techniques de sécurité nécessaires.

Un important travail est en effet d'ores et déjà engagé pour l'élaboration de ces règles, en concertation avec les acteurs industriels, les opérateurs de transports et les autorités locales. Ces règles permettront que les exigences qui s'appliquent respectivement au système automatisé et à la personne en charge du contrôle du véhicule, garantissent la sécurité de la circulation de ces véhicules.