

État de la réglementation française en matière de voitures autonomes

Question écrite n° 23841 de M. Hervé Maurey (Eure - UDI-UC) publiée dans le JO Sénat du 10/11/2016 - page 4916

M. Hervé Maurey attire l'attention de M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat, chargé des transports, de la mer et de la pêche sur la réglementation française en matière de voitures autonomes.

La voiture autonome se développe aujourd'hui au point de devenir prochainement réalité. Aux États-Unis, leur circulation est déjà autorisée dans certains États comme la Floride, la Californie ou le Nevada.

Si une ordonnance adoptée en août 2016 en conseil des ministres a approuvé une expérimentation de ces véhicules sur la voie publique, **le code de la route français n'est aujourd'hui pas adapté à la conduite automatisée et nécessite donc des ajustements.**

Aussi il lui demande quelles démarches sont prévues par le Gouvernement pour accompagner au mieux l'arrivée de ces véhicules sur le marché français et répondre aux enjeux réglementaires qu'elle pose.

Réponse du Secrétariat d'État, auprès du ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargé des relations internationales sur le climat, chargé des transports, de la mer et de la pêche publiée dans le JO Sénat du 16/03/2017 - page 1127

Le **véhicule routier automatisé** va constituer une innovation technologique et une révolution majeure pour les transports et leur sécurité ainsi que pour la mobilité, l'organisation des villes et des territoires, les modes de vie et de travail.

Tous les segments de transport (voiture particulière, transports publics, fret) sont a priori concernés, et de forts impacts des véhicules automatisés sont attendus en termes de réduction de la consommation d'énergie, de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de la pollution de l'air, de fluidité du trafic routier, ou encore d'égalité d'accès aux transports.

De hauts niveaux de fiabilité et de performance seront indispensables à l'acceptabilité par le public de ces nouveaux véhicules.

Le **plan « véhicule autonome » de la Nouvelle France industrielle, lancé en 2014, vise à identifier les verrous techniques et réglementaires** afin de permettre le déploiement sur le marché français de véhicules autonomes, dès 2020, ainsi que de nouvelles offres de transport public et de marchandises.

Les **questions de connexion du véhicule** (systèmes coopératifs, connexion véhicule-véhicule ou véhicule-infrastructure) et d'automatisation devront converger. On peut noter que les services prioritaires identifiés en France et en Europe pour les systèmes coopératifs répondent à des enjeux majeurs de sécurité routière, de prévention des accidents et des collisions dans la perspective de la mise en circulation de véhicules automatisés. Dans ce contexte et compte tenu de ces enjeux forts, les politiques publiques doivent créer un cadre propice à l'innovation, l'expérimentation, l'interopérabilité des systèmes, tout en assurant un haut niveau de sécurité. Il convient de s'assurer, notamment au moyen d'expérimentations, d'un haut niveau de sécurité de tels véhicules avant l'entrée sur le marché. En France, **la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte du 17 août 2015 et l'ordonnance du 3 août 2016 fournissent le cadre des expérimentations.** Les textes d'application préciseront les conditions permettant d'assurer la sécurité des expérimentations et les informations attendues de la part des expérimentateurs. Le cadre ainsi défini devra permettre d'évaluer les enjeux techniques, mais aussi les questions de comportement des conducteurs et des usagers des transports et de la route. L'évolution de la réglementation technique des véhicules relève principalement de la Commission économique pour l'Europe des Nations-Unies. Plusieurs structures de travail ont été mises en place en France : les groupes de travail de la « Nouvelle France industrielle » (NFI) auxquels participent les acteurs industriels en vue d'identifier et résoudre les verrous, en particulier techniques et réglementaires, permettant le développement d'une offre française de véhicules plus intelligents et autonomes. L'approche retenue, par cas d'usages, présente l'avantage d'être pragmatique, en définissant des

fonctionnalités précises, et progressives, en permettant la maturation via la R et D et le processus d'expérimentation. Cette approche permet aussi le dialogue avec les autorités publiques sur des bases précises, afin d'analyser les enjeux de sécurité et de réglementation technique.

Trois groupes distincts traitent respectivement des véhicules particuliers, des systèmes de transport public automatisé, des véhicules industriels avec, pour chacun, des sous-groupes dédiés à des sujets comme réglementation, testing, infrastructure, interfaces homme-machine, sûreté de fonctionnement, aspects juridiques... ; **le groupe interadministration** coordonne depuis 2013 l'instruction des autorisations d'expérimentations et de démonstrations de véhicules autonomes et l'évolution de la réglementation en la matière. Il assure essentiellement une mission technique liée à l'autorisation des expérimentations de véhicules autonomes et maintenant à la consolidation des enseignements ex post. Il prépare les projets de textes législatifs et réglementaires nécessaires aux expérimentations ; la « **task force** » **sur les enjeux de sécurité routière des cas d'usage** regroupe administrations et organismes techniques. Elle analyse des cas d'usage au regard des enjeux de sécurité routière dans les interactions conducteurs-autres usagers-infrastructures. Elle prépare également des positions internationales afférentes et échange régulièrement avec les industriels et les constructeurs. Il s'agit d'une instance technique réunissant les services de plusieurs ministères. Elle permet de mettre en commun et en cohérence des positions à l'international, d'identifier des cas d'usage prioritaires impliquant les relations véhicules – infrastructures, d'identifier des situations critiques de cas d'usage pertinents pour l'évolution de la réglementation technique des véhicules et le dialogue entre gestionnaires d'infrastructures et constructeurs automobiles, d'identifier des cas d'usages prioritaires pour des démonstrateurs sur les relations véhicule automatisé – infrastructures ; **le groupe de coordination à haut niveau créé en 2016** réunit les directeurs généraux en charge des transports terrestres, de l'énergie, de l'industrie et le directeur de la sécurité et de la circulation routière. Il est chargé de la coordination d'ensemble des travaux et de la réflexion sur une stratégie française ; un atelier prospectif est mis en place pour une élaboration partenariale de scénarii de rupture à long terme. Il s'agit d'évaluer les impacts à long terme (30 ou 50 ans) du déploiement des véhicules automatisés. Ses travaux portent sur les comportements de mobilité, les modèles économiques, les postures publiques (régulations, contrôle et police, etc.), les services collectifs, les nouveaux risques, les nouvelles opportunités collectives (par exemple aux plans environnemental et climatique), les nouveaux métiers et services émergents, les mutations sociales ; **un groupe de travail dédié aux questions de responsabilité et assurances et un groupe ad'hoc « données »** sont en cours de mise en place.