



HAL
open science

L'encadrement juridique des risques liés aux transports du futur

Eric Desfougeres

► **To cite this version:**

Eric Desfougeres. L'encadrement juridique des risques liés aux transports du futur. Congrès National de la Recherche des IUT, Université de Haute-Alsace (UHA) Mulhouse - Colmar [Université de Haute-Alsace (UHA)], Mar 2024, Mulhouse, France. hal-04619834

HAL Id: hal-04619834

<https://hal.science/hal-04619834v1>

Submitted on 21 Jun 2024

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

L'encadrement juridique des risques liés aux transports du futur

Eric Desfougères¹

eric.desfougeres@uha.fr

¹ IUT, Université Haute Alsace

Centre Européen de recherches sur le Risque et le Droit des Accident et Catastrophes Collectifs UR 3992

Thèmes : *Droit – Environnement - Transport*

Résumé – *Le présent article vise à mettre en évidence des pistes de recherche appliquées en lien avec la double transformation majeure qui attend les moyens de locomotion dans les années à venir. Qu'il s'agisse de la mise en œuvre par les entreprises de transports des règles françaises et européennes pour verdir leurs flottes avec un objectif de neutralité carbone à l'horizon 2050 ou des multiples questions de responsabilités inhérentes aux véhicules sans chauffeurs.*

Mots-Clés

Droit,

risques,

transport,

environnement

1 Introduction

Les deux parcours retenus à l'occasion de l'élaboration du programme national (PN) du nouveau BUT Management de la Logistique et des Transports (MLT), ex Gestion Logistique et Transport (GLT), traduisent idéalement deux des principaux défis que vont devoir surmonter chacun des modes d'acheminement de voyageurs comme de fret : celui de la transition écologique (2) et celui d'une nouvelle révolution technologique (3) ouvrant autant de perspectives prometteuses de recherche appliquée transdisciplinaire, à commencer par le Droit [1].

2 L'exégèse des réglementations visant à promouvoir des modalités plus durables [2]

Les obligations posées par les autorités françaises (2.1) sont de plus en plus fréquemment relayées par d'autres émanant des instances européennes (2.2).

2.1 Les dispositions issues du droit national

Dans la foulée du Sommet de la Terre de Rio de 1992 et du Protocole de Kyoto de 1997, la France est devenue, dès 2005, sous la présidence de Jacques CHIRAC, le premier Etat au monde à consacrer, au plus haut niveau, de sa hiérarchie des normes, les préoccupations environnementales à travers la Charte de l'Environnement, adossée à la Constitution. On y retrouve, entre autres, les principes de prévention, de précaution et pollueur- payeurs pouvant chacun trouver des incidences concrètes dans le secteur des transports. Tous ses successeurs à l'Elysée tiendront également à apporter leur contribution à l'orientation devant aboutir à des moyens de locomotion plus sobres et moins polluants. Les rencontres du Grenelle de l'environnement, initiées dès le début du quinquennat de Nicolas SARKOZY, ont débouché principalement sur deux lois. Celle du 3 août 2009 prévoyant notamment l'élaboration d'un schéma national des infrastructures de transport (SNIT) avec comme objectif de favoriser un report modal et celle du 12 juillet 2010 ayant reconnu, entre autres, la possibilité de créer des Zones d'Action prioritaire pour l'Air (ZAPA) et renforcé le régime des études d'impact. La loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte adoptée durant le mandat de François HOLLANDE a elle, remplacé les ZAPA n'ayant pas connu le succès escompté par des Zones à Circulation Restreinte (ZCR) se concrétisant par une vignette « Crit'Air ». Enfin, depuis l'élection d'Emmanuel MACRON, la loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019 a imposé la création de Zones à Faible Emission mobilité (ZFE-m) et une obligation de

verdissement du parc automobile des entreprises, ainsi qu'un forfait mobilité durable. Tandis qu'on peut retrouver au sein de la loi Climat-résilience du 22 août 2021, l'obligation de ZFE-m pour les agglomérations les plus importantes, la possibilité d'instaurer une taxation spécifique liée à l'utilisation des infrastructures routières, réminiscence de l'écotaxe et l'amorce du report du transport aérien vers le transport ferroviaire avec l'interdiction symbolique des vols internes s'il existe une alternative en moins de 2 h 30.

2.2 Les dispositions issues du droit de l'Union européenne

Outre plusieurs articles des traités du droit européen originaire (art. 6 du Traité d'Amsterdam du 2 octobre 1997, art. 170 à 172 du TFUE du 13 décembre 2007) et autres livres (Livre vert du 20 février 1992 ou livre blanc de décembre 1992), ce sont essentiellement des textes du droit européen dérivé qui ont imposé des prescriptions concrètes aux Etats-membres. Telle que la directive du 13 octobre 1998 ayant interdit la commercialisation de l'essence sans plomb, la directive du 27 juin 1985 relative à l'évaluation d'impact sur l'environnement (EIE), complétée par la directive « Habitats » du 21 mai 1992, l'ensemble du droit positif de la réglementation du transport intérieur de marchandises dangereuses, les normes euros, la directive « eurovignette » dont la dernière version date du 24 février 2022 ou surtout l'impossibilité à partir de 2035 de la commercialisation de véhicules thermiques neufs.

La mise en œuvre de toutes ces mesures par les entreprises de transport, tout particulièrement en matière routière, nécessitent une importante pédagogie pouvant passer par des veilles juridiques, des articles de vulgarisation, des rencontres avec les professionnels permettant de confronter les difficultés et d'échanger les bonnes pratiques. La même démarche a déjà été éprouvée, avec succès, concernant l'autre mutation fondamentale amorcée depuis plusieurs années.

3 Les prospectives sur les responsabilités susceptibles d'être invoquées lors du déploiement des mobilités connectées

L'arrivée, régulièrement annoncée et reportée de prototypes de plus en plus autonomes (incluant les navettes, les navires voire même les drones), qui ne saurait pour autant éliminer toute potentialité d'accident, spécifiquement durant la période de cohabitation avec les voitures traditionnelles, pourrait remettre en cause les fondements même des modalités de réparer les dommages causés (3.1) et de répression des infractions commises (3.2).

3.1 En matière civile

Après un premier constat mettant en évidence que la plupart de ces engins entrent bien dans le champ d'application de la loi du 5 juillet 1985 dite « loi Badinter » relative aux accidents impliquant des véhicules terrestres à moteur [3], reste en suspens la question du titulaire de l'obligation de réparer, que la loi concentre principalement sur le conducteur, précisément amené à s'estomper progressivement. L'absence de pertinence de la fiction consistant à attribuer une personnalité juridique aux robots ayant été démontrée et alors que les textes internationaux (à commencer par la Convention de Vienne du 8 novembre 1968) avaient déjà été modifiés, en février 2016, pour autoriser les systèmes de conduite automatisés, la question a d'abord été subtilement éludée par le droit français dans la première ordonnance du 3 août 2016, prise suite à l'habilitation par l'article 37 de la loi du 17 août 2015 sur la transition énergétique. Cette innovation n'a finalement été intégrée dans le Code des transports qu'à travers deux ordonnances du 14 avril 2021 commentées [4], toujours sans résoudre le problème, qui pourrait également induire un bouleversement de tout le mécanisme assurantiel.

3.2 En matière pénale

Sur ce point, la seconde ordonnance du 14 avril 2021 a réécrit l'article L. 123-1 du Code de la route afin de bien distinguer selon que les fonctions de conduite sont déléguées, auquel cas c'est le constructeur qui est, en principe, pénalement responsable et le conducteur doit alors se tenir constamment en état de répondre à une demande de reprise en main. Ce qui semble, pour l'heure, exclure les véhicules totalement autonomes. La loi PACTE (Plan d'Action pour la Croissance et la Transformation de l'Entreprise) du 22 mai 2019 avait d'ailleurs déjà opéré ce type de distribution de la responsabilité pour les expérimentations, en retenant celle du titulaire de l'autorisation d'exploitation [5] en vertu de la loi relative à la croissance et à la transformation des entreprises dite loi PACTE du 22 mars 2019. Ce dernier pourra donc faire l'objet d'amende et devra répondre des délits d'atteinte involontaire à la vie ou à l'intégrité à la vie comme les accidents corporels, en cas de faute dans la mise en œuvre du système de délégation de conduite. La responsabilité des personnes habilitées pour intervenir sur les systèmes de transport routier automatisé à distance a également été retenue. Le rapport « *Donner un sens à l'intelligence artificielle – Pour une stratégie nationale et européenne* » rendu par le mathématicien Cédric VILANI, le 28 mars 2018, préconisait parallèlement une adaptation du Code de la route par anticipation des modifications à venir du cadre

international. L'hypothèse de piratage informatique doit également encore être résolue.

4 Conclusions

Toutes ces mutations annoncées et ayant déjà débuté pour les déplacements de marchandises ou de passagers fournissent autant d'opportunités aux travaux d'investigation des enseignants-chercheurs impliqués.

Références

[1] A l'instar du colloque international « Les véhicules autonomes à la recherche d'un cadre juridique » organisé à Mulhouse, le 20 février 2020, sous notre direction scientifique.

[2] Alves Carlos-Manuel, *Transports et développement durable* In Jurisclasseur Environnement et Développement durable fascicule n° 2350, dernière mise à jour 22 avril 2022, 77 P.

[3] Eric Desfougères, *L'appréhension des véhicules autonomes par la loi du 5 juillet 1985 relative aux accidents de la circulation* In RISEO (www.riseo.cerdacc.uha.fr), n° 2018-1 spécial les véhicules autonomes sous notre direction scientifique p. 85 – 100

[4] Eric Desfougères, *Incursion véritable, mais tardive des véhicules autonomes dans le code des transports (commentaire ordonnance 2021-442 du 14 avril 2021)* In JAC (www.jac.cerdacc.uha.fr) n° 206, avril 2021 (repris in *Strassenverkehr – Circulation routière*, 2/2021, p. 23-26

[5] Eric Desfougères, *Le cadre juridique pour les véhicules autonomes en France en pleine construction* In *Strassenverkehr – Circulation routière*, 1/2019, p. 32-37