

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,

Décète :

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^o 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^o 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^o 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^o 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^o Du rapport annuel prévu à l'article R. 3152-14 ;

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

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

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

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

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

« 4° 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° L'application du système de gestion de la sécurité en exploitation ;

« 2° L'effectivité du contrôle interne ;

« 3° 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° En cas d'insuffisance du rapport annuel sur la sécurité de l'exploitation du système établi par l'exploitant ;

« 2° 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 événement 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 événement, 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 événement 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 événement.

« 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° Sûreté de fonctionnement des systèmes embarqués ;

« 2° Sûreté de fonctionnement des équipements de connectivité ou de positionnement ;

« 3° Cybersécurité ;

« 4° Sécurité des infrastructures et des équipements de la route ;

« 5° Sécurité du comportement routier des véhicules ;

« 6° Systèmes de gestion de la sécurité en exploitation ;

« 7° 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° 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° 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° 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° 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° Au troisième alinéa, les mots : « à ces installations » sont remplacés par les mots : « à ces systèmes et installations » ;

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

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

« 12° 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

*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