

RESEARCH OUTPUTS / RÉSULTATS DE RECHERCHE

Bref point sur la situation belge en matière de voiture autonome

Cassart, Alexandre

Published in:

Revue du Droit des Technologies de l'information

Publication date:

2018

Document Version

le PDF de l'éditeur

[Link to publication](#)

Citation for pulished version (HARVARD):

Cassart, A 2018, 'Bref point sur la situation belge en matière de voiture autonome', *Revue du Droit des Technologies de l'information*, Numéro 71, p. 133-137.

General rights

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal ?

Take down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

LÉGISLATION

Bref point sur la situation belge en matière de voiture autonome

Alexandre Cassart¹

1. Le transport a toujours été un vecteur important de développement technologique, et ce quel que soit le mode utilisé. De la jonque asiatique au (regretté) Concorde en passant par la mythique *Flying Scotsman*², chaque bond technique a ouvert des nouvelles perspectives pour le transport des personnes et des biens. Le secteur du transport routier, et plus spécifiquement celui de la voiture automobile personnelle, ne fait évidemment pas exception.

2. Motorisation, sécurité, équipement, consommation,... les constructeurs et équipementiers automobiles progressent chaque jour. Le succès de la voiture personnelle est tel qu'il est parfois difficile de se rappeler que les premières voitures de masse, comme la Ford T, ont à peine plus de cent ans. Et que ce n'est que quelques années après la seconde guerre mondiale que la voiture familiale s'est répandue.

Pourtant, de larges pans de notre vie quotidienne se sont organisés autour de l'automobile. Il suffit d'observer une photo satellite d'une ville américaine pour s'apercevoir de l'importance du parking. Et d'ouvrir n'importe

quel journal belge pour lire le coût de l'absence de politique de mobilité à Bruxelles.

3. Eu égard à l'importance de ce secteur dans notre vie quotidienne, celui-ci a fait l'objet d'une attention politique soutenue ainsi que d'un déploiement constant de technologie depuis ses débuts³.

Initialement, ce déploiement technologique visait essentiellement le monitoring des routes afin de prévenir et d'intervenir sur les incidents ou encore de récolter des informations utiles à la gestion de la mobilité et à l'aménagement routier.

De plus en plus, l'avancée des technologies permet à ces systèmes de « rentrer » dans le véhicule (*in-vehicle*): surveillance de la vitesse, appel de détresse, freinage automatique...

L'étape suivante est l'automatisation plus ou moins complète du véhicule, avec la promesse attendue par certains, redoutée par d'autres⁴, de se débarrasser du volant.

4. Le présent article a pour objectif de réaliser un bref point sur la situation juridique belge en matière de technologie et de transport, singu-

¹ Avocat au barreau de Liège et inscrit au barreau de Charleroi. Chargé de cours invité UNamur.

² Plus spécifiquement, la *LNER Class A3 4472 Flying Scotsman*, première locomotive à atteindre les 100 miles par heure. Un exemplaire est conservé au *British National Railway Museum* à York.

³ A. AUER, S. FEESSE, S. LOCKWOOD, « *History of Intelligent Transportation Systems* », *Intelligent Transportation Systems Joint Program Office*, mai 2016, <https://ntl.bts.gov/lib/59000/59200/59263/download1.pdf>.

⁴ Voy. les résultats d'un sondage organisé par VIAS (ex-IBSR) sur le sujet: <https://www.vias.be/fr/newsroom/voiture-autonome-seuls-4-belges-sur-10-preoccupes-par-leur-liberte-de-conduire/>.

LÉGISLATION

lièrement la récente possibilité d'organiser des tests de voiture autonome (« automatisée ») sur nos routes.

I. LES SYSTÈMES DE TRANSPORT INTELLIGENTS

5. Les Systèmes de Transport Intelligents (STI) sont les systèmes dans lesquels des technologies de l'information et de la communication sont appliquées dans le domaine du transport routier, y compris les infrastructures, les véhicules et les usagers, et dans la gestion de la circulation et la gestion de la mobilité, ainsi que pour les interfaces avec d'autres modes de transport⁵.

En d'autres mots, « les systèmes de transport intelligents (STI) sont des applications avancées qui, sans pour autant comporter de processus intelligent à proprement parler, visent à fournir des services innovants liés aux différents modes de transport et à la gestion de la circulation et permettent à différents utilisateurs d'être mieux informés et de faire un usage plus sûr, plus coordonné et plus "intelligent" des réseaux de transport »⁶.

6. La matière a fait l'objet d'une directive (2010/40/UE), transposée en droit belge par la loi du 17 août 2013 portant création du cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents et modifiant la loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière⁷.

L'avancée la plus emblématique de cette législation est la mise en place du système d'appel

d'urgence eCall, lequel est obligatoire pour les nouveaux modèles de véhicules depuis le 1^{er} avril 2018. Une autre application STI bien connue est l'adaptateur de vitesse intelligent (ISA)⁸.

II. LES VÉHICULES AUTONOMES

7. Les véhicules autonomes sont rattachés aux STI, participant de l'écosystème de transport intelligent qui se développe.

La voiture autonome peut se définir comme étant « un véhicule à moteur équipé d'un système autonome, c'est-à-dire un système qui a la capacité de conduire le véhicule sans le contrôle actif ou l'intervention d'un être humain »⁹.

Concrètement, les voitures présentant un certain degré d'automatisation sont déjà intégrées dans la circulation de nombreux pays ou régions.

Selon la classification de la *National Highway Traffic Safety Administration* américaine¹⁰, les véhicules équipés de régulateur de vitesse adaptatif ou d'aide au stationnement relèvent déjà du niveau 2 d'automatisation. Les conducteurs belges de voitures Tesla disposent de la fonction *AutoPilot* depuis plusieurs années, fonction qui relève du niveau 3 de ladite clas-

⁵ Art. 4, 1, de la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport, *J.O.*, L 207/1, 6 août 2010.

⁶ Considérant n° 3, de la directive 2010/40/UE.

⁷ *M.B.*, 19 septembre 2013, n° 00603, p. 66587.

⁸ Voy. notamment à ce sujet le plan fédéral « Plan pour la poursuite du développement de l'ISA », 25 février 2015, https://mobilit.belgium.be/fr/circulationroutiere/vehicules_et_leurs_elements/systemes_de_transports_intelligents_its/adaptation.

⁹ A. BENSOUSSAN, J. BENSOUSSAN, *Droit des robots*, Bruxelles, Larcier, 2015, p. 81, citant la législation de l'État américain du Nevada, premier état américain à avoir introduit une législation encadrant le recours aux véhicules autonomes.

¹⁰ <https://www.nhtsa.gov/technology-innovation/automated-vehicles>. Voy. également le rapport de la NHTSA, « Accelerating the next revolution in road safety », septembre 2016, p. 9, <https://www.transportation.gov/sites/dot.gov/files/docs/AV%20policy%20guidance%20PDF.pdf>.

sification, soit proposant une conduite autonome limitée. Le conducteur humain doit toutefois toujours être en mesure de reprendre le contrôle du véhicule.

A. Le droit international applicable

8. La Convention de Vienne¹¹ sur la circulation routière du 8 novembre 1968 est une convention internationale qui établit les règles de circulation dans le but de les harmoniser et d'augmenter la sécurité routière.

L'article 8 de cette Convention précise que tout véhicule doit avoir un conducteur, lequel doit garder à tout moment le contrôle de son véhicule.

9. Le 23 mars 2016, l'UNECE¹² a amendé la Convention de Vienne pour permettre le recours à des systèmes d'automatisation de la conduite, pourvu que ceux-ci soient conformes à la réglementation des Nations unies¹³.

Cette dernière limite encore fortement les possibilités des véhicules autonomes. L'article 5.1.6.1. du règlement n° 79 de la Commis-

sion économique pour l'Europe des Nations unies¹⁴, qui fixe les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne l'équipement de direction, prescrit, par exemple, que la fonction de direction à commande automatique d'un véhicule doit être désactivée lorsque la vitesse du véhicule dépasse la limite fixée à 10 km/h de plus de 20 %. Ce Règlement devait être révisé en 2017 mais les discussions sont toujours en cours.

B. Le droit belge applicable

10. L'article 8.1. de l'arrêté royal¹⁵ du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique répète les obligations contenues dans la Convention de Vienne: tout véhicule ou train de véhicules en mouvement doit avoir un conducteur, le conducteur étant défini comme étant toute personne qui assure la direction d'un véhicule.

En Belgique, à l'heure actuelle, le conducteur est donc toujours aux commandes du véhicule, est responsable de celui-ci et doit en garder le contrôle à tout moment. Les véhicules Tesla dont le mode *auto-pilot* est activé vérifient régulièrement l'attention du conducteur en déclenchant des alertes.

11. La réflexion est toutefois en marche concernant l'intégration des véhicules autonomes. En 2016, l'administration des transports avait déjà publié un code de bonnes pratiques d'expérimentation en Belgique, pour encadrer les tests en conditions réelles¹⁶.

Dans ce cadre, les essais sur la voie publique requièrent toujours la présence d'un conducteur d'essai, sauf dans d'autres lieux publics que la voie publique, par exemple des terrains

¹¹ https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/Conv_road_traffic_EN.pdf. La Convention a été ratifiée par la Belgique le 16 novembre 1988.

¹² Commission économique pour l'Europe des Nations unies, en anglais *United Nations Economic Commission for Europe*.

¹³ Nouvel article 8.5bis: «*Vehicle systems which influence the way vehicles are driven shall be deemed to be in conformity with paragraph 5 of this Article and with paragraph 1 of Article 13, when they are in conformity with the conditions of construction, fitting and utilization according to international legal instruments concerning wheeled vehicles, equipment and parts which can be fitted and/or be used on wheeled vehicles. Vehicle systems which influence the way vehicles are driven and are not in conformity with the aforementioned conditions of construction, fitting and utilization, shall be deemed to be in conformity with paragraph 5 of this Article and with paragraph 1 of Article 13, when such systems can be overridden or switched off by the driver*» <https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2016/itc/ECE-TRANS-2016-9e.pdf> et <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2014/wp1/ECE-TRANS-WP1-145e.pdf>.

¹⁴ *J.O.*, L 137, 27 mai 2008, p. 25.

¹⁵ *M.B.*, 9 décembre 1975.

¹⁶ https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/resources/files/code_of_practice_fr_2016_09.pdf.

privés non accessibles au public, typiquement un circuit automobile et pour autant que le véhicule ne dépasse pas la vitesse de 30 km/h. Si l'essai a lieu à une vitesse supérieure, un opérateur d'essai est requis. Celui-ci ne doit toutefois pas nécessairement se trouver dans le véhicule, mais peut être situé dans un centre de contrôle par exemple.

12. Poursuivant la réflexion, le Gouvernement a publié un arrêté royal du 18 mars 2018 relatif aux essais avec des véhicules automatisés¹⁷. Cet arrêté est entré en vigueur le 1^{er} mai 2018.

Son intérêt principal est d'insérer un nouvel article 59/1 dans l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975. Cet article 59/1 est libellé comme suit: «Le ministre qui a la Circulation routière dans ses attributions ou son délégué peut, à titre exceptionnel, pour les véhicules de test utilisés dans le cadre d'essais avec véhicules automatisés, aux conditions et pour une durée limitée qu'il détermine, autoriser des dérogations aux dispositions du présent règlement».

13. Concrètement, le SPF Mobilité peut donc maintenant autoriser de larges dérogations au Code de la route pour la réalisation de tests de voitures autonomes, y compris dans des conditions réelles de circulation. Un véhicule pourrait donc évoluer de manière autonome dans la circulation réelle, sous la supervision d'un opérateur situé à distance.

Ces dérogations seront obtenues sur dossiers, lesquels prévoiront certainement une analyse de risque préalable.

14. On regrettera que la notion de véhicule automatisé ne soit pas définie dans le Code ou dans l'arrêté royal du 18 mars 2018.

En effet, cette notion a déjà une signification en droit fiscal en relation avec l'automobile, puisque «véhicule automatisé» désigne une

catégorie de véhicules éligibles à la taxe de circulation.

De plus, il aurait sans doute été préférable d'utiliser le vocable de «véhicule autonome», plus connu du grand public. À cet égard, il est piquant de lire que les différents communiqués de presse publiés à l'occasion de l'entrée en vigueur de l'arrêté royal du 18 mars 2018 parlent de véhicules autonomes dans leurs titres.

III. CONCLUSIONS

15. L'intégration de la notion de véhicules automatisés — même si celle-ci n'est pas encore définie — dans le Code de la route est une avancée notable. Elle démontre en tout cas une volonté politique de mettre la Belgique sur la carte du véhicule autonome, avec sans doute l'espoir que les constructeurs voisins — allemands en tête — viendront tester leurs prototypes en Belgique.

La large possibilité de dérogation au Code de la route insérée en mai 2018 n'est toutefois que la première étape. L'administration du SPF Mobilité aura un rôle important à jouer puisque le succès de cette mesure dépendra de sa réactivité et de son volontarisme dans l'octroi des dérogations.

En outre, la solution n'est, ici, pas que juridique ou administrative. Pour réellement transformer la Belgique en pôle de la mobilité intelligente, les modifications légales doivent s'inscrire dans un écosystème économique complet et compétitif. À défaut, les constructeurs automobiles voisins, qui disposent déjà d'infrastructures «à domicile», ne feront pas le déplacement.

16. Enfin, cette avancée ne relève, à ce stade, que du petit pas de placement dans une perspective de développement d'un marché économique récent.

Nous sommes encore loin, en Belgique comme ailleurs, d'une large autorisation du véhicule

¹⁷ M.B., 19 avril 2018, n° 2018011160.

autonome. Pour y parvenir, notamment dans la probable période intermédiaire de cohabitation entre véhicules autonomes et véhicules conduits par les humains, des choix importants devront être faits, en matière technique, d'homologation, mais également d'assurance et de responsabilité. Ces choix devront ensuite être traduits dans une refonte en profondeur

des législations, internationales et nationales. Ces régulations devront enfin tenir compte d'une problématique qui deviendra majeure, la cyber-sécurité.

Peut-être pesterons-nous prochainement sur le « bug du dimanche » plutôt que sur le proverbial conducteur ?