



Le Twinswheel circule sur des lieux fermés en attendant de nouvelles réglementations.

## Le Droit des robots

# LES ROBOTS COURSIERS DES OBJETS ROULANTS NON IDENTIFIÉS

**Les robots de livraison autonomes investissent les espaces de circulation, que ce soit les routes ou les trottoirs, sans avoir de cadre juridique spécifique.**

puni d'un an de prison et de 15 000 euros d'amende) <sup>1</sup>.

Certains pays comme la Nouvelle-Zélande se penchent sérieusement sur la question pour tenter de faire évoluer leur législation sur les transports et ouvrir l'espace urbain à ce nouveau mode de transport <sup>2</sup>.

### LA RÉGLEMENTATION DES VÉHICULES TERRESTRES MOTORISÉS

L'usage de robots de livraison sur l'espace public ne fait l'objet d'aucune régle-

mentation spécifique. Il n'est ni expressément interdit, ni expressément autorisé. Le premier constat est qu'il est difficile de classer le robot de livraison dans une des catégories de véhicule définies par le Code de la route.

Nul ne sait s'il s'agit de « véhicules terrestres motorisés » pouvant rouler sur la chaussée ou seulement d'engins pouvant circuler sur les trottoirs, zones affectées par le Code de la route, à la circulation des piétons.

### LES ROBOTS COURSIERS DANS L'ESPACE PUBLIC

Les robots coursiers sont des sortes de drones roulants qui se dirigent automatiquement sur les trottoirs grâce à leurs nombreux capteurs et caméras 3D et peuvent être contrôlés à distance par vidéo.

Ces robots seraient un moyen de répondre au problème de la livraison rapide à domicile. De nombreux pays ont déjà lancé leurs premiers prototypes qui arpentent les trottoirs de certaines villes tests (États-Unis, Allemagne, Angleterre, Suisse, France, etc.). Même si ces engins sont relativement sécurisés et disposent d'un système de freinage d'urgence en cas de danger, il n'en demeure pas moins qu'ils circulent pour la plupart, en milieu piéton. Il faut donc prendre en compte leur sécurité sous peine de semer le chaos sur nos trottoirs et de mettre en danger la vie d'autrui (délict pouvant être



Le marché des robots coursiers souffre de réglementations encore floues.

“

**L'USAGE DE ROBOTS DE LIVRAISON SUR L'ESPACE PUBLIC NE FAIT L'OBJET D'AUCUNE RÉGLEMENTATION SPÉCIFIQUE. IL N'EST NI EXPRESSÉMENT INTERDIT, NI EXPRESSÉMENT AUTORISÉ.**

”



Les robots qui viendront chercher vos poubelles, comme ce Dustbot italien, attendent également que les lois les prennent en compte.

À la condition d'avoir au moins quatre roues, les robots de livraison pourraient éventuellement relever des véhicules de catégorie N (véhicules à moteur conçus et construits pour le transport de marchandises) ou, selon leurs poids, de l'une des sous-catégories qui la compose. Ils pourraient également être classés dans la « catégorie L6e » (véhicules quadricycles légers à moteur) ou de l'une des sous-catégories qui la compose<sup>3</sup>.

En France, les robots de livraison pourraient être assimilés à des « véhicules à roues » au sens de l'accord concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes adopté à New York le 16 octobre 1995. Cet accord précise que les termes « véhicules à roues » recouvrent tous véhicules à roues dont les caractéristiques ont un rapport avec la sécurité routière, la protection de l'environnement et les économies d'énergie. Cet accord distingue deux types de véhicules à roues, ceux qui sont homologués et ceux qui ne le sont pas.

En l'état de la législation, les robots de livraison ne sont pas assimilés à des véhicules à roues homologués, dans la mesure où à notre connaissance, il n'existe pas encore d'homologation de ce type délivrée par une autorité compétente pour un robot de livraison.

### LA RÉGLEMENTATION DES PIÉTONS

À défaut d'être un véhicule terrestre motorisé pouvant circuler sur la chaussée, un

robot livreur pourrait-il être soumis aux règles du Code de la route relatives aux piétons ?

Cette question risque de réouvrir le débat qui a eu lieu à propos de la circulation des engins de déplacement personnel sur les trottoirs (gyropodes, gyroroues, rollers, etc.). En France, la vitesse maximale autorisée sur les trottoirs est de 6 km/h, raison pour laquelle les gyropodes sont tolérés dès lors qu'ils sont bridés à cette vitesse.

En l'état actuel de la législation, rien ne permet de dire que les robots livreurs dont la vitesse de déplacement ne dépasse pas 6 km/h soient assimilables à des piétons, s'agissant d'engins sans pilote et de surcroît, ne transportant aucune personne.

Une telle assimilation entraînerait le respect des obligations imposées aux piétons, à savoir, circuler sur les trottoirs, respecter les feux tricolores réservés aux piétons et emprunter les passages protégés<sup>4</sup>. Rien d'insurmontable pour un robot livreur bardé de capteurs et de caméras 3D.

Un projet de loi avait été lancé concernant les gyropodes afin de créer une nouvelle catégorie de véhicules, « les engins de déplacement personnel », de même qu'un projet de « Code de la rue », tous deux restés au point mort. Le Plan national d'actions pour les mobilités actives (PAMA) lancé en mars 2014 a néanmoins conduit à la publication du décret du 2 juillet 2015<sup>5</sup> visant à faciliter et sécuriser la circulation des cyclistes et piétons sans toutefois fixer de règles de circulation des différents types

Le Relay de Savioke se limite d'avance aux bâtiments fermés mais pourra peut-être évoluer à l'avenir.

d'engins autorisés sur un trottoir. Il ne propose pas d'avantage de définition du trottoir.

Une législation qu'il faudra nécessairement faire évoluer pour favoriser le développement des robots coursiers, le cadre légal de leur utilisation étant encore flou. ●

1 - Code pénal, art. 223-1 à 223-2.

2 - D. Gazagne, J. Bensoussan, *Droit des systèmes autonomes*, Ed. Larcier (à paraître).

3 - Décret 2016-448 du 13-4-2016.

4 - Code de la route : art. R.412-34 à R.412-43.

5 - Décret 2015-808 du 2-7-2015.