L’ADAPTABILITÉ DU DROIT DES CONTRATS DE LA COMMANDE PUBLIQUE AUX SPECIFICITÉS DU VÉHICULE AUTONOME

Arthur CHAPRON

Revue libre de Droit

ISSN 2276-5328

Article disponible en ligne à l’adresse suivante :

http://www.revue-libre-de-droit.fr

Comment citer cet article - *How to quote this article* :

B. CHAPRON: « L’adaptabilité du droit des contrats de la commande publique aux spécificités du véhicule autonome », *Revue libre de Droit*, 2022, pp. 1-18.

© Revue libre de Droit

L'ADAPTABILITÉ DU DROIT DES CONTRATS DE LA COMMANDE PUBLIQUE AUX SPECIFICITÉS DU VÉHICULE AUTONOME

Arthur CHAPRON[1]

Résumé: *Dans un contexte de relance où il est attendu des pouvoirs publics qu'ils investissent le champ de l'innovation, tant dans l'optique de participer au renforcement de la compétitivité du tissu économique, que dans celle de moderniser les services d'intérêt général relevant de leurs compétences, lesdits pouvoirs ne sauraient rester de marbre face à l'arrivée annoncée de véhicules autonomes qui mettent l'intelligence artificielle au cœur de la mobilité du quotidien. Or, afin de s'emparer concrètement de ces nouveaux moyens de locomotion, ces autorités devront nécessairement se conformer aux règles de la commande publique. La question se pose alors de savoir si, à l'instar d'autres disciplines juridiques, le droit des marchés publics et des contrats de concession doit être modifié pour s'adapter au caractère singulier de ces véhicules. A ce titre, la présente étude tend à démontrer qu'aucun élément propre aux automobiles, bus et autres poids lourds à conduite déléguée, n'est réellement problématique à l'endroit des dispositions constitutives droit de la commande publique. Au contraire, leur configuration actuelle permet d'ores et déjà aux personnes publiques d'envisager la conclusion de contrats visant à développer, à acquérir ou à organiser l'exploitation de ces véhicules particuliers.*

Mots-clés : *commande publique, innovation, transports collectifs, données personnelles, risque de développement*

Abstract: *In a context of industrial revival where the public authorities are expected to invest innovation, to participate in strengthening economic competitiveness, while modernizing publics services, said powers cannot remain unmoved in the face of the arrival of autonomous vehicles which put artificial intelligence at the center of everyday mobility. However, to concretely seize these self-driving vehicles, administrations will necessarily have to comply with public procurement contracts rules. A question then arises. Should this legal discipline be modified to adapt to the peculiarities of these vehicles? This study seeks to demonstrate that nothing specific to cars, buses and other heavy goods vehicles with a delegated driving system is problematic in relation to the provisions constituting public procurement law. On the contrary, their current configuration already allows public authorities to consider concluding contracts aimed at developing, acquiring, or organizing the use of these new vehicles.*

Keywords: *public procurement law, innovation, public transport, personal data, technological risk.*

[1] Monsieur Arthur CHAPRON est titulaire d'un doctorat en droit public à l'Université d'Aix-Marseille. Il est membre du Centre de Recherches Administratives de la Faculté de droit et de science politique de l'Université d'Aix-Marseille. L'auteur peut être contacté à l'adresse arthur.chapron@gmail.com.

INTRODUCTION

1. Le véhicule autonome, plus précisément dénommé véhicule à conduite déléguée[2], n'est plus une fiction. Nul besoin de se référer à K 2000 ou, pour une référence moins datée, au Logan de James MANGOLD, imaginant qu'en 2029 tous les transports de marchandises aux États-Unis seraient effectués par des camions entièrement automatisés, à l'endroit desquels les pouvoirs de certains mutants pourraient causer de graves dysfonctionnements. Si l'avènement de cet objet singulier ne fait désormais plus de doute, il n'en demeure pas moins que ce phénomène questionne tout autant qu'il surprend[3]. Entre changement de mentalité et questions éthiques, entre robotique et principe de précaution, l'introduction sur les voies de circulation de ces véhicules terrestres à moteur[4] qui intègrent des dispositifs leur permettant d'assurer, en tout ou partie, les tâches relatives à la conduites[5], aura très certainement un impact sur la manière de concevoir la mobilité de demain, en impliquant notamment des changements radicaux dans les modes de consommation[6].

2. Au titre des effets, le monde juridique n'est pas en reste[7]. Tout comme l'intelligence artificielle[8] qui chaque jour paraît plus présente, en tant qu'elle ne cesse de s'insérer dans des objets du quotidien, sans cesse plus "connectés"[9] et "réflexifs"[10], le véhicule autonome, dont la mise en

[2] L. TERESI, M.-A., RAKOTOVAHINY, « Enjeux juridiques liés à l'information et la formation des conducteurs des véhicules à délégation de conduite », *Comm. comm. électr.*, 2020, n°4, p. 15.

[3] G. LE CHATELIER, S. DURAFFOURG, « Le point sur… les véhicules autonomes », *AJCT*, 2019, n°7-8, p. 333.

[4] C. assur., art. L. 211-1 : « (…) *on entend par "véhicule" tout véhicule terrestre à moteur, c'est-à-dire tout véhicule automoteur destiné à circuler sur le sol et qui peut être actionné par une force mécanique sans être lié à une voie ferrée, ainsi que toute remorque, même non attelée* ».

[5] C. Route, art. R. 311-1 : « *Le véhicule à délégation de conduite peut être partiellement, hautement ou totalement automatisé* ». V. ég., Rapport au Président de la République relatif à l'ordonnance n°2016-1057 du 3 août 2016 relative à l'expérimentation de véhicules à délégation de conduite sur les voies publiques, JORF n°0181 du 5 août 2016, texte n° 7.

[6] C. POLETTO, « Loi d'orientation des mobilités : du droit au transport au droit à la mobilité », *Dr. Adm.*, 2020, n°11, p. 17 ; I. VINGIANO-VIRICEL, « ALKS, une approche juridique du système », *JCP G*, 2021, n°13, p. 34.

[7] I. VINGIANO-VIRICEL, *Véhicule autonome : qui est responsable ? Impacts de la délégation de conduite sur les régimes de responsabilité*, 1er éd., LexisNexis, 2019, p. 16 ; *id.*, « Quel avenir pour le "conducteur" d'une "voiture intelligente" ? », *LPA*, 2014, n°239, p. 6.

[8] B. TEYSSIE, « La cité des algorithmes », *D.*, 2021, n°32, p. 1683 ; C. CASTETS-RENARD, « Commet construire une intelligence artificielle responsable et inclusive », *D.*, 2020, n°4, p. 225 ; M. BOUTEILLE-BRIGANT, « Intelligence artificielle et droit : entre tentation d'une personne juridique du troisième type et avènement d'un "transjuridisme" », *LPA*, 2018, n°62 p. 7 ; R. CHATILA, « Intelligence artificielle et robotique : un état des lieux en perspective avec le droit », *Dalloz IP/IT*, 2016, n°6, p. 284.

[9] J-P. CRENN, « Les objets connectés décryptés par les juristes », *Dalloz IP/IT*, 2016, n°9, p. 389 ; G. HAAS, A. DUBARRY, M. D'AUVERGNE, R. RUIMY, « Enjeux et réalités juridiques des objets connectés », *Dalloz IP/IT*, 2016, n°9, p. 394.

[10] G. LOISEAU, « Les responsabilités du fait de l'intelligence artificielle », *Comm. comm. électr.*, 2019, n°4, p. 24 ; X. DELPECH, « Intelligence artificielle : le droit (des contrats) a aussi son mot à dire », *AJ contrat*, 2018, n°4, p. 145 ;

circulation sur les voies publiques est soumise à une expérimentation en France depuis l'adoption du décret n°2018-211 du 28 mars 2018[11], pris en application de l'ordonnance n° 2016-1057 du 3 août 2016[12], ne laisse pas les juristes indifférents[13]. Indéniablement, son arrivée imminente impliquera d'adapter de nombreux champs du droit[14]. C'est donc sans surprise que le législateur a, sur le fondement de l'article 38 de la Constitution, autorisé le gouvernement à prendre, par voie d'ordonnance, toute mesure permettant d'adapter la législation à l'hypothèse d'une circulation de véhicule dont la conduite est en tout ou partie déléguée[15]. Outre le Code de la route, deux domaines sont particulièrement affectés. D'une part, celui des responsabilités liées à cette conduite automatisée, qui se trouvent partagées entre le conducteur et le constructeur du véhicule doté d'un « système de conduite »[16]. D'autre part, celui du traitement des données personnelles collectées par ces mêmes véhicules[17].

3. De prime abord, le droit de la commande publique, entendu comme l'ensemble des règles régissant la passation et l'exécution des contrats conclus par les pouvoirs publics dans le but de répondre à leurs besoins[18], pourrait également être concerné. Considérée comme un levier essentiel dans la mise en œuvre des politiques publiques[19], en cela qu'elle représente plus de 10 % du PIB national[20], la commande publique devrait rapidement se trouver confrontée aux défis du véhicule autonome. La question se pose alors de savoir si cette branche juridique est d'ores-et-déjà adaptée

C. COULON, « Du robot en droit de la responsabilité civile : à propos des dommages causés par les choses intelligentes », *Resp. civ. et assur.*, 2016, n°4, p. 6.

[11] V. BAILLY-HASCOËT, J. HEYMANN, L. SIGUOIRT, « Les transports : activités, contrats et responsabilités », *JCP E*, 2018, n°41, p. 15.

[12] A. MULLER-CURYDLO, « Délégation de conduite sur les voies publiques », *Énergie – Environ. – Infrastr.*, 2016, n°10, p. 3.

[13] S. HADRI, « Plein phare sur les évolutions du cadre légal et réglementaire des véhicules autonomes », *LPA*, 2019, n°3, p. 6 ; L. TERESI, M. RAKOTOVAHINY, « Incidences des systèmes de conduites automatiques sur les responsabilités civiles et pénales », *JCP G*, 2019, n°4, p. 161 ; G. LOISEAU, « La voiture qui tuait toute seule », *D.*, 2018, p. 793 ; I. VIANGIANO-VIRICEL, « Le modèle assurantiel à l'épreuve des données », *RGDA*, 2017, n°1, p. 507.

[14] H. CROZE, « De l'intelligence artificielle à la morale artificielle – Les dilemmes de la voiture autonome », *JCP G*, 2018, n°14, p. 641 ; R. JOSSEAUME, « La voiture autonome : un défi au Code de la route ! », *Gaz. Pal.*, 2015, n° 274, p. 5.

[15] Loi, n°2019-1428 du 24 décembre 2019, d'orientation des mobilités, art. 31. V. sur ce point, S. SCHWEITZER, Ph. DELEBECQUE, « Regards croisés : La LOM dans ses aspects responsabilité et sécurité », *Énergie – Environ. – Infrastr.*, 2020, n°3, p. 10 ; F. JOURDAN, « Loi LOM : des transports aux "nouvelles mobilités" », *JCP A*, 2020, n°9, p. 20.

[16] Ordo., n°2021-443, du 14 avr. 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. V. not., S. DETRAZ, « De la mauvaise conduite des véhicules autonomes en droit pénal », *D.*, 2021, n°19, p. 1039.

[17] A. RAMEL, « LOM et ouverture des données : la révolution numérique de la mobilité ? », *JCP A*, 2020, n°9, p. 27 ; I. BARSAN, « La voiture autonome : aspects juridiques », *Comm. comm. électr.*, 2018, n°2, p. 1.

[18] CCP, art. L. 2.

[19] G. KALFLECHE, « Contractualisation et interventionnisme économique », *RFDA*, 2018, n°2, p.214.

[20] Rapp. parlementaire, 20 oct. 2021, « Pour une commande publique sociale et environnementale : état des lieux et préconisation » ; *JCP A*, 2021, n°43, p. 45.

à la révolution promise par le véhicule autonome ou si, au contraire, des modifications plus ou moins substantielles devront être opérées.

4. Répondre à cette problématique suppose de procéder avec méthode. D'abord, il convient de postuler que c'est principalement sur deux aspects que le droit des marchés et des concessions est susceptible d'être affecté par l'avènement de ces nouveaux moyens de locomotion. En premier lieu, sur le plan de leur acquisition. Les personnes publiques disposant d'un parc automobile particulièrement important, il paraît peu probable qu'une volonté d'acheter des véhicules autonomes ne voit pas le jour dès que leur commercialisation sera effective. En second lieu, au niveau de l'offre de transport en commun. Ladite offre pourrait voir ses cadres traditionnels radicalement changés, dans une approche résolument orientée vers l'émergence de « smart cities »[21], eu égard aux caractéristiques de ces moyens de locomotion singuliers. Ensuite, il est question d'examiner les procédures d'établissement et le contenu des contrats qui encadrent actuellement ces deux aspects, afin d'identifier lesquels de ces éléments seraient éventuellement appelés à évoluer pour permettre aux véhicules autonomes de faire l'objet de commandes publiques.

5. En opérant de la sorte, un constat s'impose. Le droit des marchés publics et des contrats de concession n'a pas, dans son état actuel, à être modifié. Pour cause, il s'agit d'abord d'un droit instrumental. S'il encadre les contrats à titre onéreux conclus au bénéfice du secteur public, c'est prioritairement dans le double objectif de permettre une plus grande ouverture des échanges communautaires[22], tout en garantissant une utilisation efficiente des deniers publics[23]. La nature de la chose commandée ne lui important guère, il s'ensuit que les règles procédurales posées en la matière permettent d'ores et déjà aux personnes publiques de contracter avec des opérateurs économiques proposant des prestations basées sur le recours à des véhicules à conduite déléguée (**I**). Cette observation s'étend également à l'exécution des contrats de la commande publique. Ce n'est que de manière marginale que la dimension autonome des véhicules en cause serait susceptible de provoquer une évolution du contenu de ces montages contractuels singuliers (**II**).

[21] J.-B. AUBY, « Contrats publics et "smart cities" », *CMP*, 2017, n°10, p. 24.
[22] M. MOUGEOT, F. NAEGELEN, « L'ouverture des marchés publics dans la communauté économique européenne », *PMP*, 1992, vol. 10, n°2, p. 61.
[23] L. RICHER, « Constitution, contrats et commande publique », *Nouveaux cahiers du conseil constitutionnel*, 2012, n°37, p. 37.

I. LA COMMANDE PUBLIQUE COMME INSTRUMENT DE PASSATION : UN DROIT ADAPTÉ AUX SPÉCIFICITÉS DU VÉHICULE AUTONOME

6. Sur le plan de la passation, le droit de la commande publique ne constitue pas un obstacle à la contractualisation, par l'administration, d'offres impliquant des véhicules autonomes. Mieux encore, le virage en faveur de l'innovation[24] pris par le législateur européen et par son homologue français, depuis la dernière réforme des directives relatives aux marchés publics et aux concessions en 2014[25], permet à cette discipline d'être réellement adaptée aux enjeux du véhicule à conduite déléguée. Partant, les personnes publiques pourront facilement acquérir de tels moyens de transport (**A**). Pareillement, rien ne s'opposera à ce qu'elles mettent la dimension autonome de ces véhicules au cœur de leurs futurs services de transports publics (**B**).

A. L'acquisition de véhicules autonomes

7. Dans leur version actuelle, les règles qui encadrent la conclusion des marchés publics – pris en tant que sous-ensemble des contrats de la commande publique dont l'objet est de permettre aux organismes adjudicateurs d'acquérir des prestations de travaux, de fourniture ou de services en contrepartie d'une rémunération versée sous la forme d'un prix[26] – se prêtent sans difficulté à l'acquisition de véhicules autonomes. A ce stade, une division temporelle doit être envisagée. Certaines de ces règles ne pourront être sollicitées que tant que ces moyens de transport pourront être considérés comme « innovants » au sens de ce domaine juridique (**1**). Lorsque tel ne sera plus le cas, dans le sens où ces véhicules seront devenus des objets standardisés, d'autres instruments, plus classiques, pourront alors être mobilisés (**2**). Dans les deux cas de figure, il incombera aux acheteurs de considérer les conséquences liées à l'acquisition de tels moyens de locomotion sur le plan du développement durable (**3**).

[24] F. LINDITCH, « La commande publique : un marché pour les innovations », *CMP*, 2015, n°11, p. 45 ; J.-G. SORBARA, « Marchés publics et innovation », *ibid.*, 2014, n°6, p. 56.
[25] Dir. 2014/23/UE, 2014/24/UE et 2014/25/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014.
[26] CCP., art. L. 1111-1.

1. Le véhicule autonome comme offre innovante

8. Pour l'heure, le véhicule autonome n'est pas encore une offre tangible sur le marché. Au demeurant, même lorsque les premiers modèles seront commercialisés, ils constitueront des solutions « nouvelles » ou du moins, « substantiellement améliorées ». Tant que tel sera le cas, les pouvoirs publics pourront s'appuyer sur les procédures propres aux « achats publics à visée innovante », *id est* à l'acquisition de prestations non encore commercialisées ou récemment commercialisées, dont l'objet est, dans les deux cas de figure, d'apporter une solution à un besoin non couvert ou de répondre différemment à un besoin existant[27].

9. Concernant les véhicules autonomes, deux situations sont à distinguer. Soit l'acheteur public se trouve dans la situation où les véhicules autonomes ne sont pas encore commercialisés et qu'aucune offre disponible ne permet de répondre à ses attentes. Il se positionne alors comme un catalyseur cherchant à faire émerger une solution innovante, mieux adaptée à ses besoins. Dans ce cas, la conclusion d'un partenariat d'innovation pourrait être envisagée[28], à la condition néanmoins qu'un verrou scientifique et/ou technologique bloque l'avancement du projet[29]. Le recours à ce type de contrat est particulièrement utile dans l'hypothèse où un acheteur public cherche à collaborer avec un ou plusieurs opérateurs économiques afin de dépasser plus rapidement encore les incertitudes qui limitent le déploiement des véhicules autonomes sur le marché[30]. Soit l'acheteur public se situe dans une temporalité où les véhicules autonomes ont été récemment commercialisés. Répondre à son besoin suppose qu'il se positionne alors en « primo-acquérant ». Dans cette circonstance, le caractère récent de la mise sur le marché lui permettra d'acheter ces voitures à conduite déléguée via l'établissement d'une procédure avec négociation [31] ou d'un dialogue compétitif[32].

---

[27] Circulaire du Premier ministre n°5681/SC du 25 septembre 2013.

[28] CCP, art. L. 2172-3.

[29] G. ROSSIGNNOL-INFANTE, « Le partenariat d'innovation dans l'achat public innovant », *Revue complément commande publique*, 2019, n°29, p. 40

[30] S. HAMMOUD-CHOBERT, *Les partenariats d'innovation en droit de la commande publique*, Th. AMU, 2017. V. ég., C. MIALOT, T. POULARD, « Le partenariat d'innovation. Retour d'expérience », *Cahiers de droit de l'entreprise*, 2016, n°6, p. 29 ; E. POURCEL, « Le partenariat d'innovation, de vraies fausses novations contractuelle et procédurale ? », *CMP*, 2015, n°4, p. 13.

[31] CCP, art. L. 2124-3.

[32] CCP, art. L. 2124-4.

2. Le véhicule autonome comme offre standardisée

10. L'offre de véhicules à conduite déléguée ne constituera pas indéfiniment une innovation. À terme, si la commercialisation de ce moyen de transport est couronnée de succès, son caractère autonome ne pourra plus être considéré comme suffisamment nouveau ou significativement amélioré pour justifier que son appartenance à la catégorie des « achats publics à visée innovante ». Il s'ensuit qu'une fois rentrées dans les mœurs, l'acquisition de véhicules autonomes s'opérera selon les procédures applicables aux achats standardisés qui supposent une mise en concurrence formalisée, le plus souvent dans le cadre d'appels d'offres exclusifs de tout pourparlers[33]. Il sera tout de même possible pour l'acheteur d'avoir recours à la négociation. Outre l'hypothèse où le montant du marché se situerait en-deçà des seuils formalisés, tel pourrait notamment être le cas s'il se trouve en mesure de démontrer que son besoin est à ce point particulier qu'il ne peut pas être satisfait sans adapter des solutions immédiatement disponibles. Or, il est constant que ces efforts d'adaptions sont souvent essentiels lorsque l'achat porte sur des produits particulièrement sophistiqués[34].

11. De même, s'il démontre qu'un seul opérateur est apte à répondre à son besoin[35], l'acheteur pourra s'appuyer sur une procédure négociée sans publicité, ni mise en concurrence[36]. En ce qui concerne l'acquisition de véhicules autonomes, le recours à cette forme très souple de passation pourraient, en théorie, être envisagées dans deux hypothèses. D'une part, il pourrait être justifié pour des raisons techniques. Il conviendrait alors de démontrer l'existence d'un monopole de fait, impliquant qu'un seul fournisseur sur le marché se trouve en capacité de fournir ce moyen de transport particulier[37]. Une telle circonstance paraît, néanmoins, fort peu probable au regard des nombreuses alternatives que devrait vraisemblablement offrir le marché du véhicule à conduite déléguée[38]. D'autre part, elle pourrait l'être en raison de droit de propriété intellectuelle, générateurs d'une exclusivité juridique[39]. Dans ce cas, même si plusieurs opérateurs se seraient positionnés sur le marché du véhicule autonome, certains pourraient avoir amélioré leur offre en y incluant des aspects, protégés par des titres de propriété industrielle, qui seraient au cœur de la réponse au besoin formulé par le secteur public. Toutefois, cette possibilité doit également être relativisée. Le respect

[33] CCP, art. L. 2124-2.
[34] Dir. 2014/24/UE, cons. 43.
[35] CE, 11 oct. 1999, *M. Avrillier*, n°165510.
[36] CCP, art. R. 2122-3.
[37] Dir. 2014/24/UE, cons. 50.
[38] G. LE CHATELIER, S. DURAFFOURG, « Le point sur… les véhicules autonomes », *ibid.*
[39] CCP, art. R. 2122-3. V. not, CE, 2 oct. 2013, *Département de l'Oise*, n°368846 – CE, 29 nov. 1996, *Département des Alpes de Haute-Provence*, n°102165 – CE, 10 oct. 1979, *Préfet de la Loire*, n°011652.

des dispositions du Code de la commande publique impose qu'un monopole de ce type ne doit pas résulter du recours, par l'acheteur, à des spécifications techniques excessivement précises, qui auraient pour effet de réduire artificiellement le champ des opérateurs susceptibles de répondre à son besoin[40].

3. La prise en compte des incidences énergétiques et environnementales

12. Au demeurant, il convient de souligner qu'à l'égard du droit des marchés publics l'acquisition de véhicule à moteur relève de la catégorie des « marchés publics particuliers ». Aussi, outre les règles exposées ci-dessous, l'acheteur public devra prendre certaines mesures spécifiques[41]. Cette situation résulte du décret du 5 mai 2011[42], qui impose aux autorités adjudicatrices de prendre en considération les incidences énergétiques et environnementales des véhicules à moteur qu'elles achètent[43]. Or, les véhicules autonomes constituent des véhicules à moteur, en tant que ces derniers sont définis par le Code de la route comme l'ensemble des véhicules terrestres pourvus d'un moteur à propulsion et circulant sur route par ses moyens propres[44]. Ainsi, lorsqu'un acheteur public organisera la passation d'un marché public portant sur l'acquisition de véhicules autonomes et que la valeur estimée de son besoin sera supérieure ou égale aux seuils de procédures formalisées, il devra se conformer à ces exigences. Il pourra notamment satisfaire à ces obligations en imposant des caractéristiques techniques lui permettant de prendre en compte, dans sa décision d'achat, la performance énergétique et environnementale du véhicule pendant sa durée de vie[45].

B. Les contrats de services publics de transport et l'offre de véhicule autonome

13. Outre leur acquisition, les pouvoirs publics pourraient également envisager de recourir aux véhicules autonomes dans le but de constituer des alternatives aux offres de transport en commun, régulier[46] ou à la demande[47], qu'ils proposent actuellement[48]. Cette opportunité est d'ailleurs

[40] CCP, art. L. 2111-2 et art. 2111-4 à R. 2111-11.
[41] C. RECORD, « Les marchés publics particuliers dans le décret du 25 mars 2016 », *CP-ACCP*, 2016, n°166, p. 35.
[42] F. LINDITCH, « Véhicules à moteur et commande publique, à propos du décret du 5 mai 2011 relatif à la prise en compte des incidences énergétiques et environnementales des véhicules à moteur dans les procédures de commande publique », *JCP-A*, 2011, n°20-21, p. 20 ; P. IDOUX, « Les considérations sociales et environnementales », *RFDA*, 2016, n°2, p 260.
[43] CCP, R. 2172-35.
[44] C. route, art. L. 110-1.
[45] CCP, art. L. 2172-4.
[46] C. transp, art. R. 3111-1. V. not., M.-C. DE MONTECLER, « Qu'est-ce qu'un transport public régulier de personnes ? », *AJDA*, 2018 p. 1250, note sous CE, 18 juin 2018, *STIF*, n°408195.
[47] C. transp., art. R. 3111-2.
[48] C. transp., art. L. 1211-1.

expressément prévue par le décret du 28 mars 2018 précité, qui prévoit notamment que la délivrance d'autorisation d'expérimentation quant aux véhicules affectés à l'exécution d'un service de transport public[49]. Dans cette circonstance également, les règles de la commande publique ne constitueront pas un obstacle, que ce soit en matière de régie (**1**), de marché (**2**) et de concession (**3**).

1. La régie de transport public via des véhicules autonomes

14. Tout d'abord, les autorités publiques compétentes en la matière pourraient entendre gérer et exploiter directement cette offre de transport public, dans le cadre d'une régie. Il lui suffira alors de faire l'acquisition de ces véhicules en application des règles énoncées *supra*[50]. En l'espèce, une seule particularité peut être soulignée. L'achat étant réalisé pour permettre l'exécution d'un service public de transport de personne[51], l'obligation de prendre en considération les incidences énergétiques et environnementales du véhicule ne devra pas être mesurée sur la base de la valeur envisagée du marché, mais en fonction du montant estimé de ces moyens de locomotion sur toute leur durée de gestion et d'exploitation[52].

2. Le marché de transport public via des véhicules autonomes

15. Les administrations compétentes pourraient également se saisir de l'opportunité que représente les véhicules autonomes à l'occasion de l'externalisation de leur service public de transport de voyageurs. Il s'agirait alors de conclure un contrat de service public[53] entendu comme un acte, ou un ensemble d'actes, matérialisant l'accord juridiquement contraignant par lequel une autorité publique confie à un prestataire, la gestion et l'exploitation d'un service public, en l'occurrence de transport, relevant de sa compétence[54]. Un tel montage peut tout aussi bien correspondre à la catégorie des marchés publics, qu'à celle des contrats de concession, plus spécifiquement celle des délégations de services publics[55]. La distinction entre ces deux modèles s'effectuant selon le transfert des risques d'exploitation du service que l'administration entendra

[49] Décret n°2018-211, art. 2, 13 et 15.
[50] Cf., pts. 8 à 11.
[51] N. BOULOUIS, « Le contrat public au service des politiques de développement durable : limites et perspectives », *RDFA*, 2014, n°4, p. 617.
[52] CCP, R. 2172-36.
[53] M. KARPENSCHIF, « Contrats de service public et transport de voyageurs : nouvelles règles pour un nouvel essor ? », *JCP-A*, 2008, n°8, p. 16.
[54] Règlement (CE) n°1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, art., 2, i).
[55] L. RICHER, « Droit commun, droit spécial et contrats de service public de transport de voyageur », *AJDA*, 2009, n°19, p. 1023.

opérer[56]. Soit elle assume tout ou la majeure partie desdites risques dans le cadre d'un marché public[57]. Soit elle les fait reposer sur l'opérateur économique via une concession[58].

3. La concession de transport public via des véhicules autonomes

16. Il apparaît qu'en matière de transport de voyageurs, la formule du marché de « gérance »[59] est peu retenue, sauf en ce qui concerne le transport scolaire[60]. Il est donc plus probable qu'une autorité qui souhaiterait externaliser son offre de transport, en ayant recours à des véhicules autonomes, opère une délégation de service public. C'est alors le droit des concessions qui s'applique, sauf à prouver que la dévolution unilatérale de cette prestation est rendue juridiquement possible en raison d'une réglementation spécifique[61].

17. En l'occurrence, le caractère « autonome » des véhicules utilisés pour assurer le transport des voyageurs ne modifiera en rien la procédure de passation d'un tel contrat de concession. Au contraire, il bénéficiera du régime standard applicable à toutes les délégations de transport public ne reposant pas sur l'utilisation de tels véhicules. Ledit contrat sera donc conclu selon des modalités procédurales, distinctes de celles applicables aux marchés[62], qui résultent de la combinaison des dispositions nationales relatives aux concessions[63] et des règles européennes qui traitent des services publics de transport en commun[64]. Partant son attribution suppose l'établissement d'une procédure de publicité et de mise en concurrence menée dans le respect des grands principes de la commande publique, incluant nécessairement une phase de négociation[65]. L'autorité publique ne pourra s'exempter de cette obligation que dans deux cas[66]. Soit, la valeur estimée du contrat est inférieure à un million d'euro ou porte sur la fourniture annuelle de moins de 300 000 kilomètres de services publics[67]. Soit il constate qu'un seul opérateur est apte à lui proposer un service de transport de voyageur reposant sur des véhicules autonomes en raison de réels difficultés techniques

[56] CE, 4 mars 2021, *Dpt de la Loire*, n°438859.
[57] Th. PEZ, « Le risque, les concessions et les marchés », *RFDA*, 2016, n°2, p. 237.
[58] S. PINOT, « Le risque d'exploitation dans les concessions de transport public à l'aune de la directive 2014/23/UE », *CP-ACCP*, 2015, n°154, p. 35.
[59] CE, 7 avr. 1999, Commune de Guilherand-Granges, n° 156008.
[60] CE, 11 juillet 2018, *Cie Guadeloupéenne de Transports Scolaires*, n°4118021 et 4118022 – CE, 18 décembre 2012, *Département de la Guadeloupe*, n°362532.
[61] CE, 13 juillet 2007, n°299207.
[62] CCP, art. L. 3120-1.
[63] G. ECKERT, « Le champ d'application du nouveau droit des concessions », *CMP*, 2016, n°3, p. 13 ; H. PAULIAT, « La clarification des règles relatives aux concessions », *JCP-A*, 2016, n°5, p.1.
[64] Règl. (CE) n°1370/2007 du 23 octobre 2007, article 5, § 3.
[65] LLORENS (F.), SOLER-COUTEAUX (P.), « Le nouveau visage des contrats de transport public de voyageurs », *CMP*, 2008, n°4, p. 2.
[66] Règl. (CE) n°1370/2007 du 23 octobre 2007, art. 5, § 3.
[67] Règl. (CE) n°1370/2007 du 23 octobre 2007, art. 5, § 4.

ou de l'existence de droit d'exclusivité[68], ce qui semble peu probable eu égard aux éléments évoqués précédemment[69].

18. Concernant la formule des contrats portant concession d'un service de transport de voyageur, l'accent doit être mis sur la question des « biens de retour »[70]. S'il ne s'agit pas d'un élément juridique spécifiquement lié au véhicule autonome, les récents développements jurisprudentiels sur cette notion invitent à une réflexion spécifique. Par principe, à l'expiration du contrat, les biens meubles ou immeubles indispensables au fonctionnement du service public sont appelés à intègrer le patrimoine de la personne publique délégante[71]. Désormais, cette règle s'étend aux biens acquis par le concessionnaire avant la signature du contrat[72]. Aussi, dans le cas où une autorité publique décide de concéder la gestion et l'exploitation de son service public de transport à un tiers qui se propose d'exécuter cette prestation en ayant recours à des véhicules à conduite déléguée, ces derniers, en tant qu'ils sont nécessaires au fonctionnement dudit service devront être qualifiés de « biens de retour ». Cette autorité délégante fictive sera donc, *de jure*, propriétaire de ces véhicules autonomes dès leur affectation au service public.

19. En synthèse, il convient de retenir qu'au stade de la passation, le droit de la commande publique peut, sans faire l'objet de modification spécifique, permettre aux administrations d'accompagner le développement des véhicules à conduite déléguée, de les acquérir ou d'y avoir recours pour moderniser leurs offres de transports publics. Il s'agit désormais d'observer les contrats qui constituent les supports de ces opérations, afin de démontrer que le caractère autonome des moyens de locomotion considérés ne devrait également pas engendrer une modification radicale de leur contenu.

[68] CCP, art. R. 3121-6.
[69] Cf., pt. 11.
[70] N. DOURLENS, R. DE MOUSTIER, « Notion de biens de retour dans les concessions de service public », *CMP*, 2019, n°6, p. 8
[71] CE, 21 décembre 2012, *Commune de Douai*, n°342788.
[72] CE, 29 juin 2018, *Communauté de communes de la vallée de l'Ubaye*, n°402251.

II. LA COMMANDE PUBLIQUE EN PHASE EXECUTION : DES CLAUSES ADAPTABLES AUX ENJEUX DU VEHICULE AUTONOME

20. Le droit de la commande publique, qu'il soit question des marchés ou des concessions, est clairement plus insistant sur les règles relatives à la passation que sur celles qui concernent l'exécution[73]. Nonobstant le fait que ce dernier champ se structure progressivement[74], il n'en demeure pas moins que ces règles portant sur l'exécution visent principalement à s'assurer que les principes fondamentaux, qui ont jalonné les mesures procédurales préalables à la conclusion des contrats de la commande publique, soient restées tout au long de l'existence desdits contrats[75]. Il se comprend donc aisément que le caractère autonome des véhicules en cause ne changera rien au régime de ces contrats quant à leur traitement financier[76], à la sous-traitance[77], à leur équilibre économique[78], ou encore au règlement des éventuels différents[79]. Dès lors, c'est davantage vers l'analyse de leur contenu – entendu comme l'ensemble des obligations, explicites comme implicites, que les parties sont tenues de respecter au titre du lien contractuel qui les unit[80] – qu'il faut s'orienter afin de saisir en quoi la présence d'une intelligence artificielle, organisée et en réseau, se substituant au conducteur, est susceptible d'avoir un effet sur l'ingénierie contractuelle de ces montages. A cet égard, il sera démontré qu'il est surtout question de changements mineurs ou circonstanciés (**A**). Un focus sera d'ailleurs proposé sur la situation des clauses exorbitantes, afin de d'asseoir la thèse selon laquelle le droit des contrats publics, pris *lato sensu*, est apte à s'emparer du défi sociétal que représente l'avènement des véhicules autonomes (**B**).

A. Le réajustement marginal du contenu contractuel

21. Si les dispositions du droit de la commande publique relatives à l'exécution des marchés et des concessions ne seront pas affectées par les particularismes d'un moyen de transport dirigé par une intelligence artificielle, la validité de ce constat est, de prime abord, plus incertaine lorsqu'il s'agit de considérer le contenu de ces contrats, tant leurs stipulations sont influencées par des

[73] N. SYMCHOWICZ, « Pour un Code des contrats de la commande publique », *CMP*, 2007, n°4, p.7.
[74] E. POURCEL, « Avenants, décisions de poursuivre, sujétions techniques imprévues, marchés complémentaires… : "vivit et non vivit" ? », *CMP*, 2017, n°10, p. 10 ; S. BRACONNIER, « Regards sur les nouvelles directives marchés publics et concessions. Deuxième partie : passation et exécution des marchés et concessions", *JCP G*, 2014, n°20, p. 1011.
[75] M. KARPENSCHIF, « Le contrat public européen », *RDC*, 2014, n°3, p. 539.
[76] CCP, art. L. 2191-1 à L. 2191-8 et L. 3133-1 à L. 3133-14.
[77] CCP, art. L. 2193-1 à L. 2193-14.
[78] CCP, art. L. 2194-1 à L. 2194-3 et L. 3135-1 à L. 3135-2.
[79] CCP, art. L. 2197-1 à L. 2197-2 et L. 3137-1 à L. 3135-7.
[80] F. ROUVIERE, *Le contenu du contrat : essai sur la notion d'inexécution*, PUAM, *passim.*

sources juridiques diverses[81]. Or, il s'agit d'une fausse intuition. A bien des égards, les pouvoirs publics disposent déjà des instruments nécessaires pour adapter les stipulations de leur commande publique aux spécificités des véhicules à conduite déléguée. Aussi, outre quelques modifications subsidiaires (**1**), seule l'appréhension du « risque de développement », inhérent à ce type de produit, invite à une réflexion spécifique (**2**).

1. Les précisions apportées aux stipulations usuelles

22. A l'égard d'un tel moyen de transport, le droit des assurances et plus largement de la responsabilité des véhicules n'étaient pas adaptés[82], de sorte qu'une évolution juridique s'est imposée[83]. Désormais, en l'absence de tout conducteur, le contentieux indemnitaire est explicitement renvoyé vers le constructeur. Autrement formulé, la responsabilité du conducteur ne saurait être recherchée en raison des préjudices causés par un véhicule dont la conduite est entièrement déléguée[84]. Partant, le contenu des contrats publics qui auront pour objet l'acquisition de tels véhicules ou leur recours dans la mise en œuvre d'un service de transport collectif, devra nécessairement se conformer à cette réforme. Dans le but de renforcer la protection juridique dont jouit, de droit, la personne publique en cas de défaillance de ces moyens de locomotion, il pourrait être envisagé d'insérer une clause spécifique de responsabilité du constructeur visant notamment à préciser les circonstances dans lesquelles il sera, par principe, admis que lesdits moyens se trouvent nécessairement contrôlés, de manière exclusive, par leur intelligence artificielle.

23. Sur un tout autre plan, les contrats publics portant sur la commande de véhicules autonomes devront très certainement se doter de clauses de propriété intellectuelle particulièrement précises. Sans le logiciel nécessaire au fonctionnement de leur intelligence artificielle, ces moyens de transports ne présentent aucune singularité. Il en résulte qu'outre la prestation principale qui porterait, par exemple, sur l'acquisition d'une flotte de véhicule autonome, devrait s'adjoindre une prestation annexe concernant l'utilisation audit logiciel, son coût étant intégré dans le prix de vente. Plus spécifiquement, l'acheteur sera appelé à opter entre une cession ou, plus probablement, une concession des droits nécessaires pour exploiter le système de conduite de ces véhicules. Pour ce

[81] V. HAIM, « Le nouveau droit de l'exécution des marchés publics », *CMP*, 2001, n°6-7, p. 4.
[82] I. VINGIANO, « L'amendement à la Convention de Vienne : un pas de plus vers l'introduction des véhicules à conduites déléguée », *Revue générale du droit des assurances*, 2016, n°5, p. 231.
[83] D. BAUER, « Intelligence artificielle : qui sera responsable ? », *LPA*, 2018, n°107, p. 3.
[84] C. route, art. L. 123-1.

faire, il pourra légitimement s'inspirer des stipulations types prévues par l'ensemble des cahiers des clauses administratives générales, depuis leur réforme en date du 1er avril 2021[85].

24. *In fine*, il convient de souligner que les contrats publics relatif à l'acquisition ou l'exploitation de véhicule à moteur seront très probablement augmentés d'une clause spécifique concernant la collecte de données personnelles. Aucun véhicule autonome ne peut fonctionner sans enregistrer en permanence quantité d'informations. Ces dernières doivent notamment lui permettre de se repérer dans l'espace, ce qui lui permet de se déplacer et d'éviter les éventuels dangers. Le problème se pose alors de la distinction entre les données « objectives », c'est-à-dire nécessaires au guidage du véhicule et les données « personnelles », qui sont récupérés à partir des informations collectées sur les occupants du véhicule[86]. Cette question sera un enjeu central, *a minima* lorsqu'une autorité publique en fera un usage strictement limité à son personnel, *a fortiori*, lorsque ces véhicules seront mis à la disposition des usagers du services publics de transport. L'instauration de clauses conformes aux dispositions de la loi informatique de 1978[87] et du règlement n°2016/679, dit règlement général sur la protection des données[88], s'imposera donc à l'acheteur public. Comme c'était le cas dans l'hypothèse envisagée précédemment[89], il pourra s'appuyer sur les clauses standardisées des CCAG. En synthèse, ces derniers stipulent que les données relatives à l'exécution de tout marché sont confidentielles, de sorte que l'opérateur ne peut les utiliser, même indirectement, en dehors des prestations qui lui sont confiées[90]. Dans une moindre mesure, l'autorité publique pourra également se fonder sur les recommandations de la CNIL en ce qui concerne les véhicules connectés[91].

2. La gestion du risque de développement

25. Il serait possible d'anticiper l'introduction d'une stipulation *ad hoc* dans les marchés publics ou les contrats de concession qui auront trait aux véhicules autonomes. Pour être exact, la clause envisagée ne résulterait pas tant des spécificités de ces commandes, que de leur dimension innovante. Dans un premier temps, le caractère significativement inédit du véhicule autonome

[85] V. not., CCAG – FCS, art. 37.2.2.
[86] L. ARCHAMBAULT, « L'incontournable dépendance du véhicule connecté aux données à caractère personnel », *Gaz. Pal.*, 2020, n°36, p. 15 ; R. GOLA, « L'adaptabilité de la règle de droit face à l'émergence des véhicules connectés et autonomes », *RLDI*, 2017, n°133.
[87] Loi n°78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés.
[88] Règl. (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données.
[89] Cf., pt. 23.
[90] V. not., CCAG – FCS, art. 37.2.3.
[91] L. ARCHAMBAULT, C. ROTILY, « *Smart cities* : les outils d'une révolution juridique maîtrisée », *Dalloz IP/IT*, 2021, n°6, p. 327.

confronterait les pouvoirs publics à un dilemme. D'une part, ils entendront utiliser les contrats de commande publique pour stimuler une telle innovation. De l'autre, ils devront se conformer au principe de précaution qui, *de facto*, limitera nécessairement leurs possibilités d'action[92]. Il semble possible que leur responsabilité puisse être retenue, même sans faute, du simple fait que les administrations concernées exposent, en raison du recours à des véhicules autonomes, les tiers à des risques qui excèdent ceux normalement attachés de la circulation routière[93]. A cet égard, il est impératif, pour l'autorité publique, de prendre en considération le « risque de développement ».

26. Cette notion sert à qualifier la défectuosité d'un produit que son producteur ne pouvait pas connaître et donc éviter, en raison de l'état des connaissances scientifiques et techniques accessibles au moment de sa commercialisation[94]. Depuis l'adoption de la directive du 25 juillet 1985[95], puis sa transposition en droit français aux articles 1245 et suivants du Code civil, le producteur bénéficie de l'application d'un régime dérogatoire de responsabilité s'il parvient à démontrer qu'il se trouve effectivement dans cette situation[96]. Or, les premières collectivités publiques qui entendront acquérir une flotte de véhicules autonomes s'exposeront forcément à ce « risque de développement », sauf si le constructeur renonce explicitement, au travers d'une clause particulière, au bénéfice de l'exonération susvisée, ce qui ferait certainement l'objet d'une négociation financière. En dehors de ce cas de renoncement, une autre option pourrait être envisagée, celle de l'insertion d'une clause de « suivi renforcé ». L'autorité publique concernée demanderait alors à son prestataire de l'accompagner, pendant une période qu'il fixerait ensemble – d'où l'intérêt d'une négociation – dans le suivi de l'évolution du véhicule autonome, pour mieux prévenir ses éventuelles défaillances. Plus qu'une simple clause de maintenance, il s'agirait de transformer le prestataire en partenaire qui, à ce titre, pourrait voir cette mission annexe marquée par une obligation de « best effort »[97], lui imposant de tout mettre en œuvre pour assister au mieux l'acheteur public.

27. L'introduction d'une telle clause, dont il ne faut pas ignorer le coût supplémentaire, permettrait ainsi de réconcilier le principe de précaution et l'innovation que constituera le véhicule

[92] S. LAMA, « Robots civils autonomes : une responsabilité administrative potentielle ? », *AJDA*, 2021, n°22, p. 1272.
[93] V. par analogie, CE, 28 mars 1919, *Regnault-Desroziers*, n°62273.
[94] O. BERGE, « La notion de risque de développement en matière de responsabilité du fait des produits défectueux », *JCP G*, 1998, n°27, p. 35.
[95] Dir. 85/374/CEE du Conseil du 25 juillet 1985.
[96] Cass. 1re civ., 5 mai 2011, n°19-25.102.
[97] D. CARAMALLI, « Remarques et mise en garde pour la rédaction de clause de "meilleure diligence" ("best efforts") », *LPA*, 2003, n°116, p. 4.

autonome, en responsabilisant l'ensemble des acteurs qui auront trait à son déploiement[98]. Toutefois, une telle stipulation n'est pas propre aux véhicules à conduite déléguée, étant donné qu'elle est susceptible de se retrouver dans la grande majorité des commandes publiques à visée innovante. En outre, son insertion n'aura, dans tous les cas de figure, plus de raison d'être dès lors que le véhicule autonome ne sera plus considéré comme réellement inédit. Il convient donc de relativiser son originalité.

28. En tout état de cause, cette thématique de la jouissance paisible des véhicules autonomes invite à rappeler la position du juge administratif qui considère que la garantie des vices cachés est applicable à un marché public de fournitures[99] et qu'en outre, l'action des autorités adjudicatrices n'est pas encadrée par le délai de prescription commerciale, mais bien pas le délai de droit commun[100].

B. L'ajustement direct des clauses exorbitantes

29. En dernier lieu, il convient de questionner les conséquences de l'autonomie des véhicules à conduite déléguée quant au contenu des clauses exorbitantes de droit commun[101], entendu comme l'ensemble des prérogatives relevant du régime particulier des contrats administratif, dont dispose, dans l'intérêt général, les pouvoirs publics contractants[102]. La question est alors la suivant : est-ce que la présence d'une intelligence artificielle, qui serait au cœur d'une offre de transport public entièrement renouvelée, implique de repenser ces stipulations spécifiques ? Afin de répondre à cette problématique, il est proposé de concentrer l'analyse sur deux d'entre-elles, celle relative à la résiliation (**1**) et celle qui concerne la modification unilatérale du contrat (**2**).

1. Sur la résiliation dans l'intérêt général

30. Concernant la résiliation unilatérale pour motif d'intérêt général[103], nul besoin d'entretenir un faux suspens. La thématique devient désormais redondante. Aucune modification d'envergure ne doit être envisagée, eu égard à l'adaptabilité des règles actuelles. Si de graves dysfonctionnements survenaient et rendaient impossible d'assurer la sécurité des usagers ou la continuité du service public, il serait parfois complexe de retenir la faute du prestataire. Ce dernier

[98] M. MONOT-FOULETIER, « Véhicule autonome : vers une autonomie du régime de responsabilité applicable ? », *D.*, 2018, n°3, p. 129.
[99] CE, 24 nov. 2008, *Centre hospitalier de la région d'Annecy*, n° 291539.
[100] CE, 7 juin 2018, *Powertain Technologie France*, n°416535.
[101] C. CHARLERY, « Réflexion sur la notion de clause exorbitante du droit commun », *LPA*, 1998, n°41, p. 4.
[102] TC, 13 octobre 2014, *Axa France IARD c/ MAIF*, n° 3963 – CE, 5 fév., 2018, *CNES*, 414846.
[103] TC, 5 juillet 1999, *Union des Groupements d'Achats Publics - UGAP*, n° 03167.

pourrait ne plus être en mesure d'assurer ses obligations, sans que cette circonstance puisse lui être directement imputable, la faute n'étant plus humaine, mais artificielle[104]. Aussi, sauf à prouver que le dysfonctionnement résulte effectivement d'une erreur commise par un être humain – ce qui serait par exemple le cas d'un défaut de maintenance – et donc la rattacher à une « faute humaine », force est de constater que dans certaines hypothèses, notamment en raison des « risques de développement » évoqués précédemment[105], il serait nécessaire de prononcer la résiliation sans pour autant parvenir à démontrer une faute du titulaire[106].

31. Or, au sens du droit administratif, une autorité publique peut résilier unilatéralement, de dans l'intérêt général, un contrat de commande publique[107], même en l'absence d'un fait fautif du cocontractant[108], à la condition, néanmoins, de démontrer que ce dernier ne dispose plus des garanties nécessaires pour remplir ses obligations[109]. Il apparaît alors qu'il ne sera pas nécessaire de modifier radicalement les clauses portant sur les hypothèses de résiliation unilatérale d'un contrat administratif dont l'objet est directement en lien avec l'acquisition ou l'exploitation de véhicules à conduite déléguée. Ce constat est d'autant plus certain que, par principe, une autorité publique est toujours en droit de résilier unilatéralement un contrat pour un motif d'intérêt général, nonobstant l'absence de clause exprimant cette possibilité[110] et qu'à l'inverse, la rédaction d'une stipulation privant ladite autorité de ce droit sera forcément réputée nulle[111]. Ainsi, même si l'acheteur omet de rédiger une clause prévoyant spécifiquement la résiliation du contrat, en l'absence de faute du cocontractant, mais en raison du dysfonctionnement de l'intelligence artificielle, il pourra toujours le faire, à la condition toutefois de l'indemniser des pertes qui résultent de cette opération[112].

2. Sur la modification unilatérale

32. Concernant la modification unilatérale du contrat[113], le constat reste inchangé. Le droit des contrats administratifs s'adaptera sans difficulté aux particularités des véhicules autonomes. Si

[104] A. MENDOZA-CAMINADE, « Le droit confronté à l'intelligence artificielle des robots : vers l'émergence de nouveaux concepts juridiques ? », *D.*, 2016, n°8, p. 445.
[105] Cf. pts. 25 à 27.
[106] C.-E., BUCHER, « Remarques sur l'originalité de la responsabilité contractuelle sans faute de l'administration », *LPA*, 2012, n°49, p. 5.
[107] CCP, art., L. 6, 5°.
[108] CE, 16 février 1996, *Syndicat intercommunal de l'arrondissement de Pithiviers*, n°82880.
[109] CE, 2 février 1987, *Société TV6*, n°81131, n°82432, n°82437 et n°82443.
[110] CE, 2 mai 1958, *Distillerie de Magnac-Laval*, n°32401.
[111] CE, 23 avril 1985, *Association Eurolat c/ Crédit foncier de France*, n°41589 et n°41699.
[112] CE, 6 février 1925, *Gouverneur général d'Algérie c/ Demouchy*, Rec., p. 121.
[113] CE 2 février 1983, *Union des transports publics urbains et régionaux*, n° 34027 – CE, 27 oct. 2010, *Synd. Intercommunal des transports publics de Cannes*, n°318617.

l'avènement des principes d'égal accès, d'égal traitement et de transparence a très nettement limité cette prérogative [114], afin que son usage ne conduise pas l'administration à déséquilibrer excessivement l'économie de ses contrats[115], elle n'en demeure pas moins vivace[116].

33. En l'occurrence, en se plaçant dans l'hypothèse d'une offre de transport public, assurée par un opérateur tiers, qui utiliserait une flotte d'autobus "intelligents" pour réaliser sa mission, cette clause prend même tout son sens. Sur le fondement du principe de continuité du service public[117], il est probable que si ce dernier est menacé par les dysfonctionnements des véhicules autonomes concernés, l'autorité publique puisse modifier le contrat et imposer que la conduite de la flotte soit désormais assurée par des chauffeurs "humains", le temps de corriger les erreurs du système ou, si ce n'est pas possible, de résilier le contrat afin de le relancer sous un autre format.

CONCLUSION

34. Au terme de cette étude, un seul et même constat s'impose. Considérant, la neutralité de ses aspects procéduraux à l'endroit des choses commandées, mais également l'adaptabilité du contenu des montages contractuels sur lequel il porte, le droit de la commande publique ne devrait pas subir une évolution radicale en raison de l'arrivée prochaine des véhicules autonomes. A l'égard des pouvoirs publics, les questions ne se posent pas tant sur le terrain du droit que sur celle des politiques publiques. Comment penser les services publics de transports dans une optique où les intelligences artificielles feront très probablement évoluer les modes de consommations ? Comment structurer une offre de transports collectifs plus respectueuse de l'environnement et mieux adapter aux attentes de ses usagers ? Finalement, le service public tel que nous le connaissons actuellement réussira-t-il à s'adapter à ce qui paraît constituer un changement de paradigme ? Au-delà de l'acte de commande publique en lui-même, l'avènement des véhicules à conduite déléguée invite surtout à repenser la place et le statut de l'usager des transports publics, dans le contexte d'une mobilité renouvelée.

[114] F. LINDITCH, « Le nouveau droit des marchés pas à pas. Des avenants aux modifications en cours d'exécution », *JCP-A*, 2016, n°26, p. 26.
[115] CCP, art., L. 6, 4°.
[116] A. BOULLAULT, « La modification unilatérale des contrats publics », *CP*, 2015, n°157, p. 45.
[117] CE 5 juillet 2013, *Sté Véolia Transports Valenciennes Transvilles*, n° 367760.