



SALLE DES CONGRÈS

Faculté de droit, d'économie et de gestion

10, avenue Pierre Larousse
92240 Malakoff
Métro ligne 13
Station Malakoff – Plateau de Vanves

Inscription par courriel à
vincent.jungl@parisdescartes.fr

SITE INTERNET DU PROJET DE RECHERCHE
<https://regulation-ia.recherche.parisdescartes.fr/#>

FACULTÉ DE DROIT
D'ÉCONOMIE
ET DE GESTION



UNIVERSITÉ
PARIS
DESCARTES

U⁵PC
Université Sorbonne
Paris Cité

Projet interdisciplinaire de recherche
Quelle régulation pour l'intelligence artificielle ?

**MOBILITÉ
ET INTÉLLIGENCE ARTIFICIELLE
LE VÉHICULE AUTONOME**

Vendredi 12 avril 2019
14h-18h

Salle des Congrès
Faculté de droit, d'économie et de gestion

LABORATOIRE
D'INFORMATIQUE
PARIS DESCARTES

LIPADE
LIRAES
Economie de la Santé

Maurice Hérouin

Centre de Droit
des Affaires
et de Gestion
CEDAG

Institut
Droit et
Santé

MATRICE VANVES MALAKOFF

14h00
-18h00

Table ronde Mobilité et intelligence artificielle

Le véhicule autonome

Sous la Présidence de M. David NOGUÉRO
Professeur à l'Université Paris Descartes

INTERVENANTS

M. Lionel ANDREU

Professeur de droit privé à l'Université de Poitiers

M. Emmanuel NETTER

*Maître de conférences HDR en droit privé,
Université d'Avignon*

M. Stéphane PÉNET

*Directeur des Assurances de Dommages
et de Responsabilité, FFA*

Mme IOLANDE VINGIANO-VIRICEL

*Responsable des activités de recherche juridique,
VEDECOM
Chargé d'enseignement, Université d'Aix-Marseille*

Une pause sera proposée à 16h

THÉMATIQUES ABORDÉES

1. Le vocabulaire est-il rigoureux pour désigner le véhicule faisant appel à différentes technologies, dont l'intelligence artificielle ?
2. Qu'est-ce qu'un véhicule à conduite déléguée, ou en délégation de conduite, dit aussi «véhicule autonome» ou «véhicule connecté» ou «véhicule intelligent» ?
3. Quel est le cadre juridique actuel des expérimentations du «véhicule autonome» et doit-il évoluer ? Faut-il aller au-delà pour le développement et l'accueil de l'intelligence artificielle ?
4. Quelles sont actuellement les applications de l'intelligence artificielle pour le «véhicule autonome» ?
5. Quelles sont les futures applications de l'intelligence artificielle pour le «véhicule autonome» ?

6. Le «véhicule autonome» entre-t-il dans la problématique de la mobilité ou regard des évolutions à venir des textes ?
7. L'intelligence artificielle doit-elle amener à repenser la notion de conducteur du «véhicule autonome» ? Faut-il abandonner une telle notion ou la faire évoluer ?
8. L'intelligence artificielle doit-elle conduire à réglementer les informations à délivrer à l'utilisateur ou/et sa formation, préalablement à la mise à disposition du véhicule autonome ?
9. L'être humain conserve-t-il contrôle et maîtrise du «véhicule autonome» ?
10. L'intelligence artificielle supprime-t-elle ou réduit-elle le risque lié à la circulation routière et dans quelle mesure ? De nouveaux risques sont-ils susceptibles d'apparaître ?
11. Quels enjeux des choix de programmation dits éthiques ou moraux pour une conduite du véhicule confiée à l'intelligence artificielle ?
12. Sur la preuve et le «véhicule autonome» : qu'en est-il techniquement et juridiquement des enregistrements de données ?
13. Quel accès encadré aux données enregistrées et collectées existe-t-il et faut-il prévoir ?
14. Pour les accidents de la circulation, la loi dite Badinter est-elle adaptée, c'est-à-dire la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985 tendant à l'amélioration de la situation des victimes d'accidents de la circulation et à l'accélération des procédures d'indemnisation ?
15. Plus exactement, la loi Badinter de 1985 est-elle adaptée pour les tiers victimes directement lésés par l'implication d'un véhicule autonome ?
16. Que se passe-t-il en cas de piratage du véhicule ?
17. La loi Bandinter de 1985 est-elle adaptée pour l'exercice de recours ?
18. En complément, pour le «véhicule autonome», quelle place réservée à la responsabilité du fait des produits défectueux, notamment au regard de l'exonération pour risque de développement ?
19. Faut-il consacrer un nouveau régime spécial d'indemnisation ou/et de responsabilité en raison de l'intelligence artificielle ?
20. Faut-il maintenir l'obligation d'assurance telle qu'elle existe pour faire circuler un «véhicule autonome» ? Ou faut-il glisser vers la solidarité nationale et, alors, sous quelle forme ? Ou encore faut-il envisager un cumuli des deux systèmes ?
21. Est-il possible de développer ce que l'on désigne par l'expression d'assurance directe pour les risques liés au «véhicule autonome» en présence de l'intelligence artificielle ?
22. Qui doit supporter l'obligation d'assurance au regard du rôle de l'intelligence artificielle ?
23. De nouveaux produits d'assurance sont-ils proposés ou vont-ils apparaître au regard du rôle de l'intelligence artificielle s'agissant du «véhicule autonome» ?
24. L'intelligence artificielle doit-elle conduire à adapter le cadre juridique actuel pour appréhender le «véhicule autonome» ou faut-il patienter encore avant d'envisager des changements ?