



Le droit et le véhicule autonome

Publié

il y a 22 jours



Les enjeux liés au véhicule autonome sont multiples et variés. La voiture autonome est à la voiture d'aujourd'hui ce que la voiture à vapeur fut à la diligence : une révolution. Constructeurs, équipementiers, assureurs, etc., tous les acteurs directs ou indirects de la mobilité intègrent désormais dans leurs modèles économiques respectifs ce nouveau mode de déplacement. L'avènement d'une technologie robotisée, au sein des déplacements motorisés, s'annonce à l'évidence comme l'une des solutions à l'insécurité routière et à son coût.

 [Recommander à un ami](#)

Si la technologie est quasiment prête, plusieurs barrières juridiques de taille risquent de freiner l'arrivée de la voiture autonome et d'en faire rapidement une alternative pertinente dans la diversité du parc automobile.

Le législateur va devoir rapidement et nécessairement créer un corpus juridique adapté.

La notion de conducteur évoluera nécessairement afin de s'adapter, elle aussi, aux nouvelles formes de responsabilités civiles et pénales posées par un robot indépendant et autonome conduisant des personnes ou des biens.

L'émergence d'une législation autonome ?

Les innovations techniques actuelles permettent de connecter des objets de la voiture pour faciliter la conduite. En plus de renforcer la sécurité des passagers, ces éléments assistent aussi le conducteur dans la réalisation d'un trajet sûr et homogène.

L'existence d'équipements visant à diminuer l'intervention humaine sur la conduite de la voiture l'amène progressivement à devenir autonome.

Alors que le degré d'indépendance du véhicule varie sensiblement, en fonction du rôle déterminant du conducteur et des pièces utilisées, l'objectif annoncé serait ainsi de doter le robot d'une intelligence artificielle.

La fin de toute intervention humaine est-elle pour autant déjà programmée.

L'automobile se trouvera dotée des technologies les plus avancées tels des capteurs numériques, des radars, et autres lasers permettant la mesure des distances et la captation des obstacles, le tout géré par un ensemble de logiciels décidant d'une conduite appropriée.

Cependant la notion de « véhicule terrestre à moteur », visée par la loi du 5 juillet 1985 (dite loi Badinter) tendant à l'amélioration de la situation des victimes d'accidents de la circulation et à l'accélération des procédures d'indemnisation, va juridiquement évoluée.

Et cela dépendra certainement du degré d'autonomisation du véhicule donné par les constructeurs, et recherché par ses utilisateurs, en ce qu'il sera partiel ou total.

La nécessaire refondation de la notion de conducteur

L'objectif technologique de la voiture autonome est le déplacement sans contrôle d'un utilisateur.

A ce jour, d'aucuns connaissent et conduisent des véhicules dotés de nombreux outils de délégation partielle de conduite (aide au stationnement, abs, radar de recul, etc.).

Le véhicule autonome illustre la phase aboutie de ce que l'on nomme la conduite à délégation totale.

Or, en l'état actuel du droit, un véhicule ne peut se déplacer sans qu'un conducteur ne soit en mesure d'en assurer les manœuvres permanentes.

La principale difficulté juridique à contourner concerne la présence obligatoire d'un conducteur dans l'habitacle du véhicule pour agir sur ses commandes.

L'article 8 de la convention de Vienne sur la circulation routière du 8 novembre 1968, traité international que la France a ratifié, précise que :

- « *Tout véhicule en mouvement ou tout ensemble de véhicules en mouvement doit avoir un conducteur.*
- « *Tout conducteur doit posséder les qualités physiques et psychiques nécessaires et être en état physique et mental de conduire.*
- « *Tout conducteur de véhicule à moteur doit avoir les connaissances et l'habileté nécessaires à la conduite du véhicule.*
- « *Le conducteur d'un véhicule doit éviter toute activité autre que la conduite.* »

Et, pour éclaircir le terme visé par le présent article, la Convention de Vienne formule dans le droit international une définition normative du « *conducteur* ».

Dans son article 1.V, elle définit « *le conducteur comme « toute personne qui assume la direction d'un véhicule, automobile ou autre (cycle compris), ou qui, sur une route, guide des bestiaux, isolés ou en troupeaux, ou des animaux de trait, de charge ou de selle* ».

En revanche, le Code de la route n'en détaille pas la notion alors même que c'est l'un des termes les plus utilisés tout au long de ses articles.

L'analyse du droit interne se limite seulement à la définition de certains termes usuels tels que le « *véhicule à moteur* » ou encore certaines voies qui constituent le domaine public (*autoroute, routes nationales, etc.*) dans les articles L.110-1 à L.110-3 du Code de la route.

Ce n'est que l'article R.412-6 libellé sous le titre « *conducteur obligatoire* » qui confirme dans le Code de la route cette obligation générale par la voie réglementaire.

De manière générale, et dans l'esprit de tous, la notion de conducteur est celui qui tient activement et librement les commandes du véhicule.

C'est la participation active ou non de l'usager de la route dans le contrôle du véhicule qui détermine sa qualité de conducteur et sa responsabilité tant pénale que civile.

En conséquence, si la qualité de conducteur détermine notamment l'imputabilité de la plupart des infractions au Code de la route, elle régit également l'éligibilité de l'indemnisation des dispositions de la loi dite Badinter du 5 juillet 1985 qui prévoient que la faute commise par celui-ci a pour effet de limiter ou d'exclure son droit à indemnisation.

Quelle responsabilité civile et pénale des utilisateurs de véhicule autonome ?

Nul n'est responsable que de son propre fait.

Cette règle générale concerne naturellement l'imputabilité des infractions pénales.

L'article L.121-1 du Code de la route prévoit en effet que le conducteur d'un véhicule est responsable pénalement des infractions commises par lui dans la conduite dudit véhicule.

Cette responsabilité ne pourra être que réorientée vers le constructeur, le programmeur, ou encore le sous-traitant qui a conçu les algorithmes du véhicule, si la présence humaine dans le véhicule se cantonne qu'à démarrer et à stopper le véhicule autonome sans aucune forme d'interaction possible.

Il en sera à l'évidence autrement si une intervention manuelle sur les commandes et, par exemple, sur la vitesse du véhicule demeure possible.

Si l'excès de vitesse est commis par l'utilisateur du véhicule, ce dernier sera responsable. A l'inverse, si cette infraction résulte d'une mauvaise interprétation des conditions réglementaires de circulation, une autre responsabilité sera à rechercher.

A moins que le législateur impose par la loi une présomption de responsabilité :

- Celle de l'utilisateur qui devra alors démontrer un cas de force majeure ou l'erreur du véhicule,
- Celle du constructeur qui devra alors démontrer la faute de l'utilisateur ayant agi sur les commandes ou donner une mauvaise information,

Ces questions seront donc à trancher.

Sur le plan des conséquences et de l'imputabilité civile de la défaillance du véhicule, l'étendue des missions laissées à la personne transportée dans le véhicule autonome déterminera là aussi les pourtours de sa responsabilité civile.

Le degré d'autonomisation du véhicule conditionnera alors le rôle du conducteur.

Ce dernier deviendrait la partie à protéger des constructeurs au même titre qu'un consommateur avec des professionnels présumés avertis.

Soit l'usager demeure un conducteur au sens du Code de la route et se doit d'être constamment en état de répondre du véhicule et, dès lors, de surpasser les défaillances de la technologie, soit-il ne maîtrise pas la technologie et sa responsabilité sera écartée du fait de la passivité de son rôle dans l'action exécutée.

Rappelons qu'en application de l'article 6 de l'annexe à l'article A. 121-1 du code des assurances, ne sont pas à prendre en considération pour l'application d'une majoration les sinistres devant donner lieu ou non à une indemnisation, lorsque notamment la cause de l'accident est un

événement, non imputable à l'assuré, ayant les caractéristiques de la force majeure (le cas de force majeure est juridiquement admis comme un événement irrésistible, imprévisible et extérieur au conducteur ou à sa conduite).

C'est la seule hypothèse qui exonère en l'état du droit le conducteur.

On peut considérer, sous réserve du rôle laissé à l'utilisateur, que cette responsabilité sera demain supportée par le constructeur du véhicule ou son programmeur.

La défaillance technique et la responsabilité du conducteur ?

Jusqu'à présent, la jurisprudence a tranché deux séries de question : celle de la défaillance technique du véhicule et celle de la défaillance des outils partiels d'aide à la conduite.

L'étude des décisions rendues permet de puiser les éléments de réflexion qui seront soumis aux législateurs au moment de l'encadrement normatif du véhicule autonome.

- La défaillance technique non exclusive de responsabilité

Les tribunaux ont majoritairement écarté le cas de force majeure dans le cas de la survenance d'une défaillance mécanique.

Elle ne paraît pas transposable à la conduite du véhicule autonome, à moins que la défaillance soit de nature à ne pouvoir échapper à l'œil attentif d'un utilisateur « bon père de famille ».

- La défaillance d'outils de délégation partielle de conduite

De fait, la jurisprudence est limitée à ce jour à l'examen de la responsabilité du conducteur subissant les avaries de la technologie embarquée.

Ce sont les « affaires » des régulateurs de vitesse qui ont amené plusieurs justiciables à répondre d'homicides ou de blessures involontaires.

A ce jour cette jurisprudence, transposable à la conduite d'un véhicule autonome, protège le conducteur perdant le contrôle de son véhicule non par négligence, imprudence ou mauvaise manipulation, mais par l'effet d'une force incontrôlable de la technologie embarquée.

En matière de « conduite » de véhicule autonome, la législation devra préciser les contours de la responsabilité du conducteur en fonction de son rôle et de ses attributions une fois embarquée la voiture autonome.

C'est par conséquent la pluralité de détenteurs de pouvoirs sur le véhicule autonome et leur force d'interaction ou de correction qui déterminera à l'avenir les responsabilités pénale comme civile encourues.

*

Si le XXème siècle aura été le siècle de la mobilité de l'homme moderne au cours duquel le progrès technologique aura démontré son avance sinon révélé un décalage persistant avec la règle normative appelée à le régir, cette distorsion temporelle expliquée par l'antériorité du premier sur la seconde crée inéluctablement pendant un temps l'espace d'un vide juridique. Le droit de la voiture autonome en devenir ne déroge pas à cette règle et se constituera assurément comme une réponse juridique incidente à l'évolution technologique du véhicule et des risques qui l'accompagnent.

Par Rémy JOSSEAUME
Avocat au Barreau de Paris
Président de l'Automobile Club des Avocats