

La voiture autonome, un défi au Code de la route

RÉMY JOSSEAUME
@MeJOSSEAUME

Le déploiement de la voiture autonome va rencontrer certaines barrières juridiques que le législateur devra nécessairement lever, ou pour le moins adapter. La principale difficulté à contourner concerne la présence obligatoire d'un conducteur dans l'habitacle du véhicule, bref, un être humain qui agit sur ses commandes. La convention de Vienne sur la circulation routière du 8 novembre 1968, dont la France est l'un des signataires, est en effet très claire sur point : ce texte exige, dans son article 8, qu'un véhicule en mouvement ait un conducteur et que celui-ci ait constamment le contrôle de celui-ci (art. 8). Cette obligation générale est reprise dans notre Code de la route, qui précise que le conducteur doit « *se tenir constamment en état et en position d'exécuter commodément et sans délai toutes les manœuvres qui lui incombent* ». Au regard de la légis-



La législation actuelle requiert la présence obligatoire dans l'habitacle d'un être humain qui agit sur les commandes. DAIMLER AG - GLOBAL COMMUNICATIONS MERCEDES-BENZ CARS

lation actuelle, le véhicule autonome, ou au moins certaines de ses fonctionnalités (conduite automatisée), n'est donc pas en adéquation avec les exigences de notre législation. Sans ces indispensables ajustements juridiques, la voiture autonome restera cantonnée aux voies non ouvertes à la circulation publique, sur lesquelles le Code de la route ne s'applique pas.

Conducteur, constructeur, éditeur : qui sera responsable ?

Se pose en outre la question de l'imputabilité des infractions pénales. Notre législation prévoit que « *le conducteur d'un véhicule est responsable pénalement des infractions commises par lui dans la conduite dudit véhicule* ».

Quid de celles qui seraient commises par la voiture dont le conducteur n'a pas le contrôle ni la maîtrise ? La responsabilité lui sera-t-elle imputée en qualité de gardien du véhicule, ou bien sera-t-elle orientée vers l'éditeur du logiciel informatique le commandant, ou encore vers le constructeur, astreint à une obligation générale de responsabilité ? La loi, enco-

re une fois, devra définir ces règles.

D'autres questions se posent selon l'étendue des technologies mises en œuvre et des possibilités de désengagement du conducteur : pourra-t-on embarquer dans ce véhicule sans permis ? Ou encore en état d'ivresse ?

Enfin, de nouvelles difficultés juridiques s'annoncent en rapport avec le respect du principe de la vie privée. La voiture autonome va nécessairement collecter des données personnelles liées aux trajets réalisés, avec les habitudes et manières de conduite de chacun. Qui traitera et gèrera ces flux de données ? Ainsi, c'est tout le corpus juridique de la responsabilité pénale et civile qui devra être adapté à ce nouveau mode de circulation. ■

+ @ SUR LE WEB

» Ferrari Sergio, au nom du père

» Vidéo : l'Abarth 695 biposto dépasse les bornes

www.lefigaro.fr/auto