



## LA TIMIDE ADAPTATION DU CADRE JURIDIQUE AUX VEHICULES AUTONOMES

*Eric DESFOUGERES, Maître de conférences HDR,*

*Université de Haute Alsace, CERDACC*

Depuis la précédente invitation du Centre Européen de Recherche sur le Droit des Accidents Collectifs et des Catastrophes (CERDACC) par le Pôle Véhicule du Futur et Alearisque à faire le point sur les mutations juridiques que vont engendrer ces prototypes, le 24 juin 2015, au Club de la Presse de Strasbourg, le bilan des avancées est pour le moins timoré.

Certes, notamment en s'associant avec le MIPS un autre laboratoire de recherche de l'Université de Haute Alsace : antenne du MIAM (Modélisation et Identification en Automatique et Mécanique)<sup>1</sup>, le CERDACC a pu - au moins en partie - être réglée l'épineuse question préalable de la sémantique, puisque la qualification même du véhicule du futur laissait, en réalité, transparaître l'existence de plusieurs définitions, correspondant aux différents stades des évolutions technologiques. En effet, si du point de vue du droit, deux avocats spécialisés en « droit des robots », MM<sup>o</sup> Alain et Jérémy BENSOUSSAN<sup>2</sup>, ont pu écrire le terme « voiture intelligente » « *couvre un très large champ d'application. Il vise les différentes générations émergentes de véhicules : la voiture connectée, la voiture autonome et la voiture intelligente.* ». Selon eux le concept de voiture intelligente recouvre donc dans l'ordre d'autonomie : la voiture connectée, autonome, indépendante avec les définitions suivantes :

- La **voiture connectée** est, en réalité, déjà sur les routes. C'est un véhicule à moteur équipé d'applications connectées qui lui permettent d'échanger des données et d'interagir avec d'autres véhicules (V2V *Vehicule to Vehicule*) ou avec les interfaces de transport intelligent (V2I *Vehicule to infrastructure*) pour accompagner et faciliter la conduite par un être humain.

---

<sup>1</sup>Ce partenariat a notamment doré et déjà abouti sur la rédaction de deux travaux universitaires par des étudiants de Master II Droit et Prévention des Risques : Jamila CISSE *Les conditions juridiques de mise en circulation des nouveaux véhicules terrestres*, Mémoire de recherche Université de Haute Alsace 2016 et Manon PFLIMLIN *L'encadrement juridique du véhicule autonome*, Rapport de stage Université de Haute Alsace 2016 128 p, ayant largement contribué à réunir le corpus de références étayant la présente intervention

<sup>2</sup> Alain BENSOUSSAN et Jérémy BENSOUSSAN, *Droit des robots*, Paris : Larquier, Collection Lexing – Technologies et avancées & Droit, juin 2015, p. 81 et s.

- La **voiture autonome** actuellement testée sur les voies publiques ou en circuit fermé et devant circuler sur les routes dans les prochaines années. C'est un véhicule à moteur équipé d'un système autonome – c'est-à-dire un système qui a la capacité de conduite sans le contrôle actif ou l'intervention d'un être humain (délégation partielle). Les *Google cars* en sont l'exemple le plus connu.
- Une **voiture indépendante** ou « **voiture-robot** » est un véhicule à moteur équipé d'un système d'intelligence artificielle permettant qu'elle soit conduite sans aucune intervention humaine (délégation totale).

Alors que du point de vue du MIPS, le classement est : connectée, intelligente, autonome<sup>3</sup>.

L'état du droit positif n'a pas progressé aussi rapidement et aussi parfaitement que l'on aurait pu l'espérer tant au plan interne (I) qu'au plan international (II)

## I – L'ADAPTATION ESQUISSE AU NIVEAU DU DROIT INTERNE

Si dorénavant la France dispose bien, théoriquement, d'un cadre permettant à de tels prototypes de se tester (A), l'interrogation sur le fait de savoir sur quel fondement la responsabilité liée à d'éventuels dommages causés pourrait être envisagée, n'est toujours pas tranchée (B),

### A – LA CONNAISSANCE SOUHAITABLE DES CONDITIONS D'OBTENTION DE L'AUTORISATION DE CIRCULATION POUR DES EXPÉRIMENTATIONS

Pour l'heure, on a pu relever seulement deux seuls éléments concrets 1° l'habilitation donnée par **l'article 37 de la loi sur la transition énergétique du 17 août 2015**<sup>4</sup> autorisant, dans le délai d'un an, le Gouvernement à fixer, par voie d'ordonnance toute mesure destinée à autoriser la circulation des véhicules autonomes à des fins expérimentales et le régime de responsabilité qui s'y rapporte. Elle a abouti à quelques jours seulement de l'échéance du délai d'habilitation à l'édiction d'une **ordonnance** en date du **3 août 2016**<sup>5</sup>. Ce texte très succinct de 4 articles ne va, en fait, guère au-delà d'une simple reconnaissance<sup>6</sup> de la possibilité pour le Ministre des Transports de délivrer une autorisation pour la circulation à des fins expérimentales de véhicule à délégation partielle ou totale de conduite (VDPTC) sur une voie ouverte à la circulation publique. La seule précision inédite étant que cette autorisation intervient après consultation de différentes autorités : le Ministre de l'Intérieur, le gestionnaire de la voirie, le détenteur des pouvoirs de police de la circulation et

<sup>3</sup> Lesquelles selon le Professeur Michel BASSET, Directeur du MIPS ne devraient apparaître que dans 10 ou 15 ans

<sup>4</sup> Loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte *J.O. lois et décrets* 18 août 2015

<sup>5</sup> Ordonnance n° 2016-1057 du 3 août 2016 *J.O. lois et décrets* 5 août 2016 V. Commentaire « L'ordonnance jette les bases de l'expérimentation » in *Environnement Magazine* 2016 <http://environnement-magazine.fr>

<sup>6</sup> V. notamment par les premiers travaux F. LARCHER *Aide à la conduite et droit de la responsabilité civile* Thèse soutenue à l'Université du Mans le 29 novembre 2010

l'autorité organisatrice des transports concernés. Le reste des conditions de délivrance et des modalités de mise en œuvre est renvoyé à d'autres textes subordonnés : un décret en Conseil d'Etat et un arrêté conjoint des Ministres chargés de la sécurité routière et des transports fixant la composition du dossier et le contenu du registre créé pour répertorier les autorisations accordées, qui se font toujours attendre. Des réticences de la haute juridiction administrative sur certains points techniques seraient à l'origine du retard. Ainsi donc la construction du cadre réglementaire solide mise en exergue lors du compte-rendu du Conseil des Ministres de ce même 3 août 2016 demeure, pour l'heure, au stade des fondations sans *a priori* d'autres concrétisations que 2° en **l'autorisation spéciale délivrée à PSA**, dès juillet 2015, pour procéder à des tests sur un de ses prototypes<sup>7</sup> avec déjà la potentialité d'accidents.

## **B – LA PERDURANCE INTENABLE DU STATUT QUO EN MATIERE DE RESPONSABILITE CIVILE ET PENALE**

Alors même que la doctrine s'y intéresse depuis déjà des années et que l'article 37 de la loi d'habilitation envisageait bien « *de prévoir, le cas échéant, un régime de responsabilité approprié* », l'ordonnance du 3 août 2016 élude cet aspect, sans autre justification que celle d'un paragraphe assez sibyllin contenu dans le Rapport au Président de la République<sup>8</sup> : « *...des incertitudes demeurent quant à l'application des dispositions actuelles du code de la route à des expérimentations de véhicules dont l'aboutissement visent à supprimer la présence de tout conducteur à bord alors exigées en droit national et international. Cette même circonstance pourrait également amener à se reposer la question de l'aménagement des règles de la responsabilité civile qui, si elle avait été envisagée par la loi d'habilitation, ne paraît plus requise pour couvrir les accidents de la circulation qui surviendraient lors des expérimentations de tels véhicule.* ». Ainsi, on en reste à l'interrogation déjà évoquée lors de la précédente conférence sur l'alternative entre la **loi du 5 juillet 1985**<sup>9</sup> concentrant toute la responsabilité sur le conducteur ou à défaut **la responsabilité civile du fait des produit défectueux**) transférant les règles classiques de la responsabilité civile avec responsabilité du fait du gardien de la chose aux robots<sup>10</sup> et plus généralement à l'Intelligence artificielle avec toutes les difficultés liées à la détermination du gardien avec la réintroduction de la distinction fondamentale mais toujours délicate à mettre en œuvre entre **garde de la structure et du comportement**, tombée en désuétude depuis plusieurs années et illustrée par la jurisprudence « Oxygène liquide » de 1956<sup>11</sup> passée à la postérité : « *lorsque les dommages sont dus au comportement de la chose, c'est-à-dire à la manière dont elle a été*

---

<sup>7</sup>Cécile BOLESSE « La France ouvrira ses routes aux voitures autonomes en 2015 » 2014. <http://www.01net.com/actualites/la-france-ouvrira-ses-routes-aux-voitures-autonomes-en-2015-623184.html> - Benoît SOLIVELLAS « Paris-Bordeaux en voiture autonome : c'est fait » 2015 <http://www.cnetfrance.fr/cartech/paris-bordeaux-en-voiture-autonome-c-est-fait-39825896.htm>

<sup>8</sup>J.O. Lois et décrets 5 août 2016

<sup>9</sup>V. Eric DESFOUGERES « L'appréhension des véhicules intelligents par la loi de 1985 » intervention lors du Séminaire *Aléaristiques* « Assurances et véhicule du futur », Club de la presse, Strasbourg, 24 juin 2015

<sup>10</sup>Cédric COULON, « Du robot en droit de la responsabilité civile : à propos des dommages causés par les choses intelligentes » *RCA* avril 2016, étude 6 plutôt favorable à une responsabilité civile du concepteur de logiciel.

<sup>11</sup>Cass. Civ. 2<sup>ème</sup> 5 janvier 1956, *Bull.* II n° 2

utilisée, c'est le possesseur de la chose qui sera réputé le gardien. En revanche, si le dommage est dû à la structure même de la chose, c'est-à-dire à la manière dont elle est constituée, ce sera son fabricant qui sera considéré comme le gardien ». En l'absence de définition d'une certaine maîtrise du véhicule, un partage peut être envisagé entre les deux gardiens<sup>12</sup>. Une autre alternative pourrait être d'assimiler le robot à un enfant mineur. Ce que propose M<sup>o</sup> BENSOUSSAN<sup>13</sup>, c'est que ce soit le créateur du logiciel d'autonomie qui soit être responsable par défaut. On pourrait alors s'inspirer des Etats-Unis, où depuis février 2016, les autorités fédérales, à travers la National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA), semblent déjà assimiler le logiciel à un conducteur<sup>14</sup>. Il convient de surcroît de souligner que tout ce débat sur les fondements de la responsabilité civile à retenir par rapport aux véhicules du futur s'inscrit dans le contexte très particulier de la grande réforme annoncée des dispositions du code civil en la matière. Puisque selon l'**avant-projet** de la consultation lancée le 29 avril 2016 par le Ministre de la Justice Jean-Jacques **URVOAS** la loi de 1985 serait désormais intégrée au Code civil et le **futur article 1285** dispose très clairement que « *le conducteur ou le gardien d'un véhicule terrestre à moteur répondent de plein droit des dommages causés lors d'un accident de la circulation dans lequel le véhicule... est impliqué* »<sup>15</sup>. La responsabilité du fait des produits défectueux devrait elle faire l'objet des futurs articles 1289 et suivants

Pour ce qui concerne la responsabilité pénale, si nombre de dispositions du code de la route devront à l'évidence être réécrites afin d'intégrer les véhicules du futur<sup>16</sup>, il ne semble pas, en revanche en aller de même du code pénal dont certaines dispositions actuelles peuvent déjà permettre d'incriminer l'**auteur direct** comme l'**auteur indirect** de blessures et homicides involontaire<sup>17</sup> à condition que la faute soit certaine<sup>18</sup>. La différence étant que le premier, le plus souvent le conducteur, le sera sur le fondement d'une simple imprudence et le second, qui pourra être le concepteur du logiciel, devra l'être sur le fondement d'une faute qualifiée, Précisons que l'auteur indirect est celui qui « *créé ou contribue à créer la situation qui a permis la réalisation du dommage* » ou « *qui n'a pas pris les mesures permettant de l'éviter* ».

---

<sup>12</sup> C'est notamment l'idée émise par Iolande VINGIANO « Quel avenir juridique pour le conducteur d'une voiture intelligente ? » *Les Petites Affiches* n° 239 du 1<sup>er</sup> décembre 2014 p. 6

<sup>13</sup> Gregory ROZIERES « Qui est responsable d'un accident de voiture autonome ? La question fait froid dans le dos » *Le Huffingtonpost* du 5 mars 2016 [www.huffingtonpost.fr](http://www.huffingtonpost.fr)

<sup>14</sup> Geoffray SYLVAIN « Le logiciel de la *Google Car* qualifié de conducteur aux USA » 12 février 2016 [www.aruco.com](http://www.aruco.com) – Jérôme MARTIN « Les Etats-Unis ouvrent la route aux voitures sans conducteur » [www.lemonde.fr](http://www.lemonde.fr) - Marc ZAFFAGNI « L'IA de la voiture autonome de *Google* reconnue comme un conducteur » Futura-Sciences 11 février 2016 [www.futura-sciences.com](http://www.futura-sciences.com) – Gautier VIROL « La google Car obtient son permis aux Etats-Unis » 10 février 2016 [www.lefigaro.fr](http://www.lefigaro.fr)

<sup>15</sup> V. pour une analyse des nouvelles dispositions Sophie HOCQUET-BERG « Le fait des véhicules terrestres à moteur » *JCP G* 2016

<sup>16</sup> V. Marie-France STEINLE-FEUEBACH « *Voiture intelligente et responsabilités civile et pénale* », Intervention du Séminaire *Aléaristiques* « Assurances et véhicule du futur », Club de la presse, Strasbourg, 24 juin 2015 et Rémy JOSSEAUME « La voiture autonome : un défi au Code de la Route ! » *Gazette du Palais* 30 septembre – 1<sup>er</sup> octobre 2015 p. 5

<sup>17</sup> V. sur ce point Murielle BENEJAT-GUERLIN « Véhicules autonome et responsabilité pénale » *D.* 2016 p. 1146

<sup>18</sup> V. Martine GUILBOT « Véhicule connecté, véhicule autonome, aspect juridique » powerpoint IFSTAR Département TS2 /laboratoire MA (17 février 2016)

Les véhicules du futur et leurs données personnelles ayant vocation à se déplacer hors du territoire, on ne saurait pour faire de le point de la réglementation y afférant se restreindre aux textes ayant une stricte portée hexagonale.

## II - L'ADAPTATION AMORCEE AU NIVEAU DU DROIT INTERNATIONAL

Si on commence à voir se dessiner les étapes au stade continental (A), au stade mondial tous les blocages réglementaires ne sont pas encore levés (B) pour permettre la circulation de véhicules autonomes.

### A – L'EMERGENCE LOUABLE D'UN CALENDRIER PREVISIONNEL DANS LE CADRE DE L'UNION EUROPEENNE

Les dates à venir semblent, sur ce point, résulter d'un texte majeur : la **Déclaration d'Amsterdam des 14 et 15 avril 2016**. On y retrouve l'élaboration d'un cadre européen cohérent pour le déploiement de la conduite connectée et automatisée, qui devrait être disponible, si possible, pour 2019 ; avec encouragement aux Etats membres et aux industriels pour un partage d'expérience. Une priorité importante est d'assurer que les Conventions de Vienne et de Genève sur la Circulation routière, évoquées ultérieurement, permettent l'utilisation de véhicules connectés et automatisés sur des routes publiques et de considérer une révision des mesures de circulation des véhicules et de la sécurité du trafic dans ce contexte.

La déclaration d'Amsterdam envisage aussi d'adapter le cadre réglementaire de l'Union européenne pour soutenir le développement et l'utilisation de conduite automatisée et connectée, dans le respect le principe de subsidiarité. Une approche plus coordonnée, au niveau de l'Union européenne, ne devrait pas nécessairement aboutir à de nouvelles règles, mais, devrait particulièrement créer la valeur ajoutée dans l'aide à un processus d'apprentissage conjoint. Elle vise, encore, à permettre et à encourager les tests transfrontaliers. Déjà, à partir de mars 2018, toutes les nouvelles voitures commercialisées dans l'Union Européenne devront avoir des capteurs intégrés. On peut encore relever que dans le cadre du programme de recherche « **Eurobotics** » financé par l'Union européenne afin de favoriser le développement de la robotique a déjà été proposé un **Livre Vert** sur les aspects juridiques des robots consacrant 78 pages au sujet des véhicules autonomes<sup>19</sup> et notamment à la question de leur personnalité électronique qui serait assimilée à une personnalité morale après inscription sur un registre.

---

<sup>19</sup> E. RODITI « *Eurobotics : livre vert sur les aspects juridiques des robots* [www.association-droit-robot.fr/eurobotics-livre-vert-robots](http://www.association-droit-robot.fr/eurobotics-livre-vert-robots)

## B - LA PERSISTANCE REGRETTABLE D'OBSTACLES JURIDIQUES DANS LE CADRE DES CONVENTIONS DES NATIONS UNIES

Les grands principes de la circulation routière mondiale ont été fixés à travers deux grandes conventions internationales élaborées sous l'égide du Conseil Economique et Social de l'ONU : la **Convention de Genève** signée le 19 septembre **1949** ratifiée et par 95 Etats dans le monde et surtout la **Convention de Vienne** signée le 8 novembre **1968** et ratifiée, elle par 40 Etats, la France étant elle partie aux deux, elle les a intégré dans le code de la route. A l'instar de la loi nationale de 1985, ces textes font peser toute la responsabilité sur le conducteur. On peut d'ailleurs noter – sans que cela soit réellement une coïncidence - que deux des pionniers pour la circulation des véhicules autonomes : les Etats-Unis et le Royaume Uni, n'ont eux ratifié que la première. La Convention de Vienne vient toutefois d'être **révisée**, selon un communiqué de la commission des affaires économiques de l'ONU (UNECE), en **février 2016**<sup>20</sup> pour autoriser les systèmes de conduite automatisés « à condition qu'ils soient conformes aux Règlements des Nations Unies sur les véhicules ou qu'ils puissent être contrôlés voire désactivés par le conducteur ». Mais, le problème est que l'article 8 de cette même convention continue de disposer que : « *le conducteur d'un véhicule doit éviter toute activité autre que la conduite [...]* » ce qui semble difficilement compatible avec les véhicules autonomes. C'est la raison pour laquelle un groupe de travail (WP 1) continuait, en septembre 2016, de réfléchir à la mise en conformité des textes.

Si on ne peut que saluer le fait que le vaste chantier de l'intégration juridique des nouvelles catégories de véhicules semble bien enfin lancé, en France comme à l'étranger, on ne peut que déplorer d'être encore bien loin de pouvoir simplement discerner clairement à quoi il ressemblera une fois abouti sauf à retenir la formule :

*« Il est souvent vain de chercher à légiférer sur des technologies dont on commence à peine à comprendre les implications »*<sup>21</sup>

---

<sup>20</sup>V. Iolande VINGIANO « L'amendement de la Convention de Vienne : un pas de plus vers l'introduction des véhicules à conduite déléguée » *RGDA* 2016 p. 231

<sup>21</sup> Adrien BONNET (auteur d'un mémoire La responsabilité du fait de l'intelligence artificielle) interview dans focus étudiant : [www.actu.dalloz-etudiant.fr/ocus-sur/article/responsabilité-et-intelligence-artificielle](http://www.actu.dalloz-etudiant.fr/ocus-sur/article/responsabilité-et-intelligence-artificielle)