

## Véhicules autonomes : qui est responsable en cas d'accident ?

Les navettes et voitures sans conducteur sont encore des objets juridiques non identifiés. Mais un nouveau cadre juridique se dessine. Éclairage.

*Par Laurence Neuer*

*Publié le 12/06/2019 à 17:01 | Le Point.fr*



Trois accidents mortels aux États-Unis, une cycliste de 72 ans blessée par une navette sans chauffeur en Suisse... Si les collisions se comptent encore sur les doigts d'une main, l'actualité de ces derniers mois a néanmoins montré les limites de l'intelligence automatisée appliquée aux transports. Le véhicule électrique à pilotage automatique est en effet programmé pour des scénarios prédéfinis et le moindre obstacle non prévu par son algorithme peut être fatal : un deux roues qui déboîte sans clignotant, un camion arrêté en pleine voie, une route dépourvue de marquage au sol...

Aux yeux de la loi, ce robot roulant connecté est encore un objet juridique non identifié. Sa version 100 % autonome nécessitera de faire sauter le verrou de la convention de Vienne qui impose la présence d'un « conducteur » devant rester maître du véhicule. Le Code de la route français devra lui aussi évoluer, car, aujourd'hui, il stipule que « tout conducteur doit se tenir constamment en état et en position d'exécuter commodément et sans délai toutes les manœuvres qui lui incombent ». Mais Emmanuel Macron s'y est engagé : « D'ici 2022, un cadre de régulation permettant la circulation des véhicules autonomes sera mis en place. » Pour ce faire, le législateur procède pas à pas...

### **Navettes autonomes**

La future loi Mobilités (loi LOM), actuellement en discussion au Parlement, habilite le gouvernement à élaborer par ordonnance, dans les 24 prochains mois, un cadre législatif adapté, précisant les conditions d'utilisation des véhicules autonomes et le régime de responsabilité qui leur sera applicable, en fonction de leur degré d'autonomie. En attendant, des navettes autonomes à délégation totale ou partielle de conduite (avec un conducteur qui peut en reprendre le contrôle à tout moment) sont déjà testées sur des courtes distances dans plusieurs zones du territoire. Elles seront prochainement rejointes par la « Berto », navette autonome de 15 places circulant grâce à huit capteurs et trois caméras, qui reliera dès juillet le parking au front de mer de Lacanau. La navette i-Cristal fera la liaison entre la gare de Massy et le plateau de Saclay. À Montpellier, un véhicule autonome livrera des produits aux restaurants et commerces du centre-ville...

Il s'agit, à chaque fois, de véhicules équipés d'un système de « délégation de conduite » impliquant la présence obligatoire, à bord ou à distance, d'un conducteur « superviseur ». Celui-ci doit être en mesure de neutraliser le système et « capable d'effectuer les manœuvres nécessaires à la mise en sécurité du véhicule, de ses occupants et des usagers de la route », dit la loi Pacte du 22 mai 2019. Fera-t-il les frais, en cas d'accident, des dommages causés à ces derniers ? Pas toujours.

## **Le « conducteur » exonéré**

Le législateur a créé un nouveau responsable pénal : le « titulaire de l'autorisation d'expérimentation », qui sera selon les cas le propriétaire de la voiture ou une personne « en lien avec lui » (constructeur automobile, société de VTC, société d'exploitation ...). Ainsi, si l'accident a lieu pendant que le véhicule est en mode de conduite automatique, c'est l'entreprise qui l'a mis en service qui paiera l'amende contraventionnelle en cas de violation de la réglementation routière. Elle sera aussi responsable des blessures ou homicides involontaires dont seraient victimes le conducteur ou des tiers, sous réserve d'établir une faute dans la mise en œuvre du système de délégation de conduite (imprudence, négligence, manquement à une obligation de prudence...). Ce système est justement pointé du doigt dans les trois accidents mortels survenus aux États-Unis. Des plaintes sont en cours, mais à ce stade, la responsabilité du constructeur Tesla n'a pas été établie. Et en mars 2019, la procureure a écarté, faute de preuve, la responsabilité pénale d'Uber, préconisant une « expertise de la vidéo » de l'accident pour déterminer ce que la conductrice « aurait vu ou aurait dû voir cette nuit-là compte tenu de la vitesse du véhicule, les conditions d'éclairage, et d'autres facteurs pertinents ».

## **Lire aussi Navettes autonomes : gadget ou véritable transport de demain ?**

Car s'il ne joue qu'un rôle secondaire, le « conducteur » de ces véhicules à conduite déléguée doit rester vigilant ! Selon la loi Pacte, il redevient pénalement responsable dans plusieurs cas de figure : si la voiture lui demande de reprendre la main et qu'il s'abstient de le faire ; s'il ne reprend pas le contrôle alors qu'il est évident que les conditions d'utilisation du système de délégation de conduite ne sont plus remplies (par exemple, le système est utilisé en ville alors qu'il ne peut l'être que sur l'autoroute). Le conducteur est également responsable avant et après l'activation du système de délégation de conduite. « Ce dernier doit donc parfaitement connaître les conditions dans lesquelles le système peut être utilisé », note l'avocate Nathalie de

Quatrebarbes, spécialiste en propriété intellectuelle et nouvelles technologies. « Dans les cas où le conducteur est responsable pénalement, il faudra néanmoins démontrer qu'il a commis une infraction par exemple liée à son imprudence ou sa négligence, pour que sa responsabilité soit effectivement engagée. » Toute autre personne ayant concouru au dommage pourra aussi être poursuivie pénalement.

### **Accès aux données du véhicule**

Reste la question de l'indemnisation des victimes. Sur ce point, la loi Pacte est muette. C'est donc la loi Badinter de 1985 qui s'applique. Elle prévoit une indemnisation rapide des victimes par l'assureur du « conducteur » ou du « gardien » du véhicule. Qu'en est-il si celui-ci est en mode « délégation de conduite » ? « C'est dans ce cas le gardien qui est responsable et donc le titulaire de l'autorisation », précise Marie Albertini, avocate spécialiste des risques industriels, associée du cabinet PDGB. Le civilement responsable pourrait, par la suite, se retourner contre tous ceux qui ont pu jouer un rôle dans la survenue du dommage : constructeur, équipementier, fournisseur du logiciel, autres véhicules, infrastructures...

Comment savoir si, à l'instant T, le véhicule était « conduit » par le système automatisé ou totalement pris en charge par le conducteur, ou si le dispositif de freinage d'urgence était activé ? Grâce à des enregistreurs de données d'accidents (EDR) qui permettront d'identifier les événements ayant précédé l'accident. Cette sorte de « boîte noire » dira si l'accident doit être imputé à un éventuel défaut du système automatisé ou à une maladresse du conducteur. Et les services d'enquête seront habilités à accéder à ces données. « Les industriels ne pourront donc pas opposer le secret des affaires ou le secret industriel pour refuser de les fournir », souligne Me Albertini.

La justice va elle aussi devoir se mettre à l'heure des algorithmes. « On devra faire l'analyse du fonctionnement du logiciel, ce qui est nouveau dans le contexte des accidents de la circulation », relève Julia Apostle, avocate spécialiste du droit des nouvelles technologies au cabinet Bredin Prat. Le précédent américain est sur ce

point riche d'enseignement : « D'après les informations concernant le premier accident impliquant une Tesla, le système d'enregistrement du constructeur a indiqué que le conducteur n'avait pas touché le volant dans les 6 secondes précédant l'impact. Dans l'accident impliquant une voiture autonome d'Uber, des caméras de la voiture ont montré que le conducteur consultait son portable au moment de l'accident. Ce type de caméra embarquée, difficilement acceptable pour les voitures de particuliers, pourra cependant être envisagée dans les transports publics autonomes. Ces données, sous réserve qu'elles soient autorisées par la loi LOM, serviront avec d'autres à établir les responsabilités », ajoute Me Apostle.

### **Vers une responsabilité du système de conduite**

Autant dire que la patience sera de mise face aux longues batailles d'experts et d'assureurs qui se profilent. « Dans les contrats, les acteurs introduiront probablement des clauses limitatives de responsabilité », présume Me Albertini. « Par exemple, si le logiciel vendu au constructeur automobile est garanti 18 mois et que l'accident survient le 19e mois, le fournisseur de ce logiciel sera exonéré. Il faudra alors rechercher la responsabilité des autres intervenants (fournisseur des capteurs par exemple) ». Et pourquoi pas de l'IA elle-même ? L'avenir est à la délégation totale de la conduite à la voiture, le conducteur devenant alors un simple passager. « L'algorithme n'ayant ni patrimoine ni personnalité juridique, sa responsabilité ne peut être engagée, rappelle Me Albertini. Pour qu'elle le soit, il faudrait reconnaître que l'IA puisse être un sujet de droits et d'obligations. » Ce qui supposera de mettre sur les rails un droit spécifique aux robots.

### **Sur le même sujet, lire :**

Voitures autonomes : vers un carambolage des responsabilités

Au tribunal de l'Internet : qui doit payer les dommages causés par les voitures autonomes ?