

Commission Automobile

Quel régime juridique pour les véhicules à délégation de conduite ?

Novembre 2021

Executive Summary

In 2016, Aprel published a note on collaborative use and new technologies in motor liability. Part of this note related to autonomous vehicles was updated in order to include news brought by the order n° 2021-443 and n° 2021-444 of April 14th, 2021 and the application decree n° 2021-873 of June 29th, 2021 .

These texts define autonomous driving vehicles under French law and criminal liability regime without, however, questioning the civil liability regime or the right to be compensated following a traffic accident involving these vehicles.

Note Aprel

Après avoir décrit les différents niveaux de délégation de conduite de véhicule, la présente note s'attachera à présenter les différents régimes de responsabilité (pénale et civile) applicables en cas d'accident ainsi que les modalités d'intervention de l'assureur RC automobile.

1. La catégorisation des véhicules autonomes

On retrouve dans cette catégorie l'ensemble des nouvelles technologies automobiles allant d'une simple aide à la conduite jusqu'aux voitures totalement autonomes.

1.1. La définition internationale

Aux États-Unis, la *National Highway Traffic Safety Administration* (NHTSA), agence fédérale chargée de la sécurité routière, a établi une classification des véhicules autonomes comportant cinq niveaux¹, que sont :

Niveau 0 : Aucune automatisation

Le conducteur a un contrôle total et à tout instant des fonctions principales du véhicule (moteur, accélérateur, direction, freins).

Niveau 1 : Automatisation de certaines fonctions (conduite assistée)

L'automatisation ne fait qu'assister le conducteur qui garde le contrôle global. On retrouve par exemple le système anti-blocage des roues (ABS) et l'électro stabilisateur programmé (ESP).

Niveau 2 : Automatisation de fonctions combinées (conduite autonome partielle)

Au moins deux fonctions principales sont combinées dans l'automatisation pour remplacer le conducteur dans certaines situations, on peut citer par exemple le régulateur de vitesse adaptatif combiné avec le centrage sur la voie, le système de freinage d'urgence, le dispositif d'aide au stationnement.

Niveau 3 : Conduite autonome limitée (conduite autonome avancée)

Le conducteur peut céder le contrôle complet du véhicule au système automatisé qui sera alors chargé des fonctions principales de sécurité. Cependant la conduite autonome connaît certaines restrictions. Elle ne peut par exemple avoir lieu que dans certaines conditions environnementales et de trafic (uniquement sur autoroute par exemple). Il est également impératif que le conducteur soit en mesure de reprendre le contrôle dans un temps acceptable sur demande du système. La « Google Car » est actuellement à ce stade d'automatisation. Il

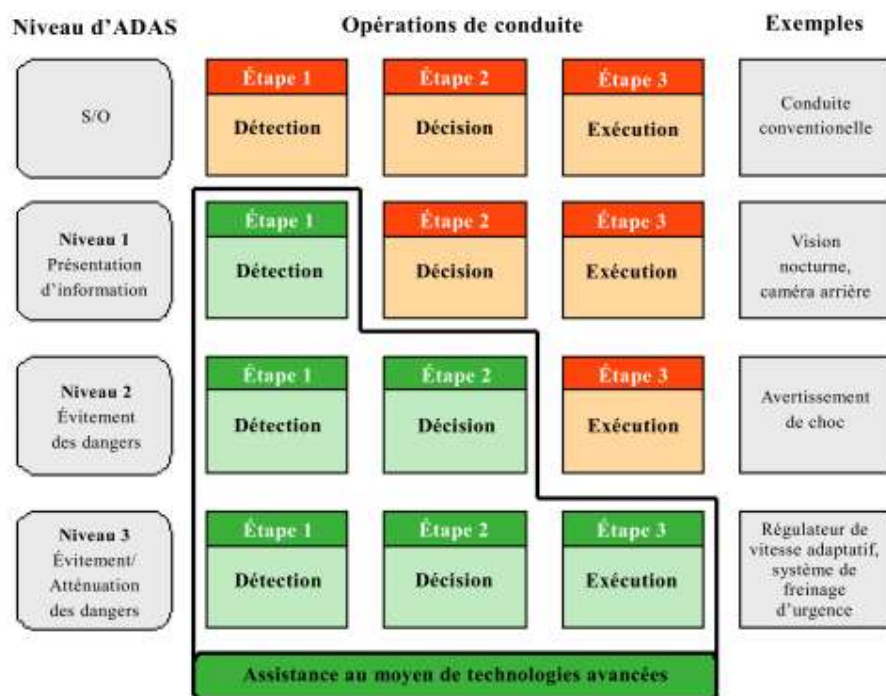
¹<http://www.nhtsa.gov/About+NHTSA/Press+Releases/U.S.+Department+of+Transportation+Releases+Policy+on+Automated+Vehicle+Development>

s'agira par exemple de la conduite dans les embouteillages sur l'autoroute ($\leq 60\text{km/h}$) et la conduite normale sur l'autoroute ($\leq 130\text{km/h}$).

Niveau 4 : Conduite autonome complète

Le véhicule est conçu pour assurer seul l'ensemble des fonctions critiques de sécurité sur un trajet complet. Le conducteur peut se contenter de fournir la destination ou des consignes de navigation et n'est pas tenu de se rendre disponible pour reprendre le contrôle. Il peut d'ailleurs être absent du poste de conduite ou même du véhicule.

En se focalisant davantage sur le système d'aide à la conduite (ADAS²), donc sans aller jusqu'à la voiture totalement autonome, le graphique ci-dessous³ schématise les différentes opérations de conduite en fonction de niveaux ADAS.



Au stade actuel du développement des nouvelles technologies des véhicules autonomes, nombreux sont encore les défis à analyser et à surmonter. Un élément clef reste la procédure prévue pour le conducteur (passager) en cas d'événement nécessitant la reprise du contrôle totale du véhicule.

² Advanced Driver Assistance Systems

³ Conseil Economique et Social des Nations Unies : ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.4 (27 janvier 2016)

Le centre de recherche d'accidentologie (UDV) de l'association des sociétés d'assurance privées en Allemagne (GDV) a effectué une étude de simulation afin de mesurer le laps de temps entre la première alerte du conducteur et sa reprise effective du contrôle total du véhicule. Les constatations principales en étaient qu'une personne derrière le volant prenait en moyenne 3-4s suivant l'alerte issue du véhicule pour recentrer son regard sur la voie devant lui et qu'il lui fallait un total de 10-12s avant de regagner le contrôle total de la situation (c'est-à-dire mains au volant, pieds aux pédales, contrôle des miroirs, désactivation de la conduite autonome)⁴.

Sur la base d'une vitesse maximale de 130km/h, ceci implique que la technologie de conduite autonome devrait au moins être capable de détecter un problème majeur potentiel jusqu'à une distance d'environ 400m. Or, il s'avère que cette distance est encore hors de portée des capteurs techniques actuels.

1.2. La définition en France

En France, le décret n° 2021-873 du 29 juin 2021 est venu compléter l'article R. 311-1 du code de la route afin d'introduire une définition de délégation de conduite à 3 niveaux :

1. « Véhicule partiellement automatisé » : véhicule équipé d'un système de conduite automatisé exerçant le contrôle dynamique du véhicule dans un domaine de conception fonctionnelle particulier, devant effectuer une demande de reprise en main pour répondre à certains aléas de circulation ou certaines défaillances pendant une manœuvre effectuée dans son domaine de conception fonctionnelle.
2. Véhicule hautement automatisé : véhicule équipé d'un système de conduite automatisé exerçant le contrôle dynamique d'un véhicule dans un domaine de conception fonctionnelle particulier, pouvant répondre à tout aléa de circulation ou défaillance, sans exercer de demande de reprise en main pendant une manœuvre effectuée dans son domaine de conception fonctionnelle. Ce véhicule peut être intégré dans un système technique de transport routier automatisé tel que défini au 1° de l'article R. 3151-1 du code des transports.
3. Véhicule totalement automatisé : véhicule équipé d'un système de conduite automatisé exerçant le contrôle dynamique d'un véhicule pouvant répondre à tout aléa de circulation ou défaillance, sans exercer de demande de reprise en main pendant une manœuvre dans le domaine de conception technique du système technique de transport routier automatisé

⁴ <http://udv.de/de/publikationen/unfallforschung-kompakt/uebernahmezeiten-beim-hochautomatisierten-fahren>

auquel ce véhicule est intégré, tels que définis aux 1° et 4° de l'article R. 3151-1 du code des transports. »

2. Responsabilité pénale, responsabilité civile et assurance RC automobile

A titre liminaire, il convient de rappeler que la responsabilité civile a pour objet de réparer des préjudices subis par un tiers tandis la responsabilité pénale oblige l'auteur ou le complice d'une infraction prévue par la loi à répondre de ses actes devant la société tout entière.

2.1. Responsabilité pénale du conducteur

L'ordonnance n° 2021-443 du 14 avril 2021 définit le régime de responsabilité pénale applicable en cas de circulation d'un véhicule à délégation de conduite et à ses conditions d'utilisation. Elle prévoit que le conducteur du véhicule n'est pas pénalement responsable des infractions commises par lui dans la conduite dudit véhicule lorsque les fonctions de conduite sont déléguées à un système de conduite automatisé et lorsque ce système exerce, au moment des faits le contrôle dynamique du véhicule (articles L121-1 et L123-3 du code de la route).

Le législateur désigne désormais le constructeur du véhicule ou son mandataire comme pénalement responsable des délits d'atteinte involontaire à la vie ou à l'intégrité de la personne.

En revanche, le conducteur redevient pénalement responsable lorsque le conducteur reprend la main du système de conduite automatisée. « *La décision d'activer un système de conduite automatisé est prise par le conducteur, préalablement informé par le système que ce dernier est en capacité d'exercer le contrôle dynamique du véhicule conformément à ses conditions d'utilisation* » (article L. 319-3.-I du code de la route).

Ces textes ne modifient pas les règles applicables en matière de responsabilité civile, et notamment la loi Badinter du 5 juillet 1985.

2.2. Responsabilité civile automobile

La victime d'un accident de la circulation impliquant un véhicule terrestre à moteur dispose d'un droit à indemnisation à l'encontre du gardien ou conducteur dudit véhicule, que ce véhicule soit équipé d'une aide à la conduite ou soit automatisé, conformément à l'article 1^{er} de la loi Badinter.

Le conducteur ou gardien « responsable »

Cependant, s'agissant d'un véhicule autonome, nous pouvons nous interroger sur les personnes ayant la qualité de gardien ou de conducteur.

- La jurisprudence estime que le propriétaire est présumé gardien du véhicule, charge à ce dernier de prouver qu'il a transféré la garde, à savoir l'usage, la direction et le contrôle. Mais, dans certains cas spécifiques, pour les choses dotées d'un dynamisme propre et intrinsèquement dangereuses (telle une bouteille de gaz : Civ. 2^e, 12 nov. 1975, n° 74-10.386 ; une télévision qui implose : Civ. 2^e, 14 nov. 1979, n° 77-15.823), la Cour de cassation distingue deux gardiens : le gardien de la structure d'une part et le gardien du comportement d'autre part. Le propriétaire est alors présumé gardien de la structure de la chose ; le gardien du comportement de la chose peut être le fabricant (Civ. 2^e, 4 juin 1984, n° 83-11.925), voire le vendeur (Civ. 2^e, 14 nov. 1979, n° 77-15.823). Dès lors que le véhicule est doté d'un mécanisme propre et donc intrinsèquement dangereux, ne peut-on donc pas considérer que le constructeur, voire l'éditeur du logiciel, a la qualité de gardien de la structure ? Aussi, la victime pourra tant engager la responsabilité civile du propriétaire que celle du constructeur du véhicule autonome.
- Le conducteur est celui qui a la « maîtrise du véhicule » (Civ. 2^e, 14 janv. 1987, n°85-14.655) ; cette définition de droit commun est déconnectée de celle applicable au droit de la circulation routière et donc du Code de la route (dont article R. 412-6) ou de la Convention de Vienne du 8 novembre 1968. Ainsi, l'irresponsabilité pénale du conducteur prévue par l'ordonnance du 14 avril 2021 ne remet pas en cause sa « responsabilité » en qualité de conducteur au titre de la loi Badinter. On pourra néanmoins constater que l'ordonnance continue à le désigner comme conducteur alors même que la conduite est automatisée. De surcroît, le décret d'application du 29 juin 2021 précise que ce dernier doit se tenir constamment en état et en position de répondre à une demande de reprise en main (article R. 412-17-1.-I du code de la route).
Mais en droit civil, jusqu'à quel moment peut-on continuer à estimer que la personne, certes installée sur le siège avant du véhicule, en est le conducteur alors même que ce véhicule dispose d'un dispositif de conduite limitée ou d'un dispositif de conduite complet tel que précédemment décrits ? Il conviendra d'être vigilant sur la potentielle évolution de la jurisprudence en la matière.

Le conducteur victime

Il appartiendra au conducteur ou gardien « désignés responsables », ou à leur assureur de responsabilité civile automobile de prouver non seulement que la victime a la qualité de conducteur mais également que cette victime conductrice a commis une faute venant limiter ou exclure son droit à indemnisation (articles 4 et 5 de la loi du 5 juillet 1985).

Lorsque le conducteur d'un véhicule automatisé est victime d'un accident de la circulation alors que le système de conduite automatisé est activé, il sera intéressant de voir comment les juges apprécieront sa faute ou son absence de faute au titre de l'article 4 de la loi de 1985, d'autant que selon l'ordonnance du 14 avril 2021, aucune faute de conduite ne peut lui être reprochée.

Recours en contribution

En tout état de cause, le conducteur et gardien « désignés » responsables de l'accident de la circulation, pourront toujours tenter un recours contre le constructeur ou vendeur, voire éditeur de logiciel sur le fondement de la responsabilité du fait des produits défectueux.

2.3. Assurance RC automobile

L'intervention de l'assureur RC automobile

Les ordonnances et décret de 2021 ne remettent pas non plus en cause les règles applicables en matière d'assurance RC automobile.

En effet, tout véhicule terrestre à moteur, c'est-à-dire tout « *véhicule automoteur destiné à circuler sur le sol et qui peut être actionné par une force mécanique sans être lié à une voie ferrée* » est soumis à l'obligation d'assurance en responsabilité civile automobile (art. L. 211-1 alinéa 1 du Code des assurances). Cette garantie obligatoire peut être souscrite par toute personne. En pratique, il s'agira le plus souvent du propriétaire.

Or, cette garantie couvre la responsabilité de toute personne « *ayant la garde ou la conduite, même non autorisée, du véhicule, à l'exception des professionnels de la réparation, de la vente et du contrôle de l'automobile, ainsi que la responsabilité civile des passagers du véhicule objet de l'assurance* » (art. L. 211-1 alinéa 2 du Code des assurances). En droit constant, il importera donc peu de savoir si l'occupant du véhicule en est ou non le conducteur puisqu'à défaut il en sera le passager et donc sa responsabilité civile garantie par l'assureur RC automobile.

Mais si l'on retient la garde du comportement, le vendeur gardien, par définition, professionnel de la réparation ou de la vente de l'automobile ne saurait être couvert pour sa responsabilité automobile ; **il pourrait l'être au travers d'une assurance de responsabilité professionnelle, qui n'offre pas une garantie RC corporelle illimitée...**

L'accès aux données

L'ordonnance n° 2021-442 du 14 avril 2021 permet aux organismes chargés de l'enquête technique d'accéder aux données des dispositifs d'enregistrement des données d'état de délégation de conduite, pour la seule finalité de l'étude et de l'analyse des accidents (art. L. 1514-4.-I du code de transport). Cet accès facilitera la reconstitution des faits (rapports d'accidentologie).

De même les assureurs et le FGAO disposent d'un accès aux données des dispositifs d'enregistrement des données d'état de délégation de conduite relatives aux conditions d'activation, de désactivation et de reprise en main du système de conduite automatisé (article L. 1514-5.-I) aux fins de déterminer les indemnisations nécessaires aux victimes d'accidents de la circulation impliquant les véhicules terrestres à moteur. Ces éléments pourraient être utiles pour déterminer le droit à indemnisation du conducteur, comme exposé ci-dessus, mais surtout pour exercer d'éventuels recours contre le constructeur, vendeur, éditeur de logiciel, etc.

Conclusion

A l'heure où une réforme du droit de la responsabilité est évoquée (proposition de loi du Sénat du 29 juillet 2020), ne devrait-on pas aussi encadrer la question de la responsabilité en cas d'accident impliquant ou causé par un véhicule autonome ?

L'APREF appelle à faire évoluer le cadre législatif de responsabilité civile ou d'indemnisation en cas d'accidents impliquant un véhicule autonome, ce qui évitera de laisser aux juges la délicate mission d'adapter la loi du 5 juillet 1985 et les articles 1240 et suivants du Code civil aux nouvelles évolutions automobiles technologiques.