

**Proposition de communication pour les
2e Rencontres Francophones Transport Mobilité (RFTM)
Montréal, 11-13 juin 2019**

**Session 32 : circulation sans conducteur : quels impacts de l'automatisation des
véhicules ?**

Titre :

Les impacts de la conduite automatisée sur la définition du statut de conducteur

Auteur(s) :

Alicia ALIAGA, chargée d'études transport, Cerema, alicia.aliaga@cerema.fr

Mots-clés :

Véhicule autonome, conducteur, utilisateur, passager

Résumé :

La conduite automatisée a pour finalité d'affranchir le conducteur de sa fonction de conduite. Dans un véhicule se trouvent plusieurs utilisateurs, certains ont un statut de conducteur, d'autres un statut de passager.

Les conventions internationales régissant la circulation routière définissent le conducteur par sa responsabilité. En l'occurrence, l'article 4§1 de la convention de Genève du 19 septembre 1949 et l'article 1§ v) de la convention de Vienne du 8 novembre 1968 définissent « le conducteur comme toutes personnes qui assument la direction de véhicules (...) ou qui en ont la maîtrise effective¹ ». Avec l'arrivée de la conduite automatisée, les systèmes des véhicules sont aujourd'hui capables d'identifier des situations dans lesquelles ils se trouvent, de les situer dans leur environnement, d'identifier les obstacles, d'adapter leur direction de façon latérale et longitudinale, leur vitesse, leur distance... En somme, les systèmes de véhicule sur la voie de l'automatisation sont en voie d'être capables de répondre à l'ensemble des situations de conduite, et de prendre les décisions en fonction des situations rencontrées. Autrement dit, ils effectueront intégralement la tâche de conduite du conducteur, en mode autonome. Toutefois, les systèmes de véhicules ne sont ni des personnes physiques, ni des personnes morales, ayant des droits et des obligations. Peut-on considérer civilement les systèmes de véhicules comme des conducteurs ? Que deviennent les conducteurs qui ont perdu leur fonction et leur responsabilité de conduite ? Sont-ils encore des conducteurs au sens des conventions en l'absence des attributs qui les définissent ? A quel moment le conducteur humain perd-il son statut et sa responsabilité de conduite ?

¹ « Qui en ont la maîtrise effective » est uniquement écrit dans la Convention de Genève de 1949.

Une première piste de distinction serait de s'inspirer de l'état d'esprit aux Etats-Unis², qui sont très avancés dans le domaine de la conduite autonome. L'agence fédérale américaine chargée de la sécurité routière (NHTSA) considère que le conducteur est celui qui opère la fonction de conduite, au regard des règlements techniques. Toutefois, il y a une différence entre le conducteur dans les règlements techniques, et le conducteur dans les conventions internationales sur la circulation. Dans les règlements techniques, le terme de conducteur est utilisé pour déterminer l'objet dans la voiture qui opère la tâche de conduite, peu importe que cet objet soit une personne physique ou morale dotée de droits et d'obligations³. Tandis que le terme de conducteur dans les conventions internationales sur la circulation est une personne juridique avec des droits et des obligations. A titre d'exemple, le conducteur, dans les conventions, a l'obligation de garder une distance suffisante par rapport au véhicule devant lui (article 13 alinéa 5, convention de Vienne) et doit éviter tout comportement susceptible de mettre en danger les piétons (article 21 alinéa 1, convention de Vienne). Si l'obligation de garder une distance de sécurité suffisante peut être remplie par un système, celle d'éviter tout comportement dangereux est moins évidente. Un conducteur humain adopte une certaine urbanité lorsque dans son champ de vision un enfant pédale sur un vélo à proximité, cela relève de la vigilance humaine, tandis qu'un système ne ralentira pas tant que cet enfant sur son vélo ne sera pas identifié comme un potentiel obstacle. Ainsi, déterminer si le conducteur est toujours considéré comme conducteur par rapport à la tâche qu'il effectue et sa responsabilité, n'est pas entièrement satisfaisant.

Une autre piste de distinction consisterait à regarder le rôle du conducteur par rapport au rôle de passager. Aucune des deux conventions ne définit le terme passager. Toutefois, il ressort des conventions internationales que les personnes à l'intérieur du véhicule qui ne contribuent en aucune manière à la direction du véhicule ne sont pas des conducteurs. Les passagers sont passifs, ils ne touchent pas au volant, ni aux pédales, ni à aucun autre équipement nécessaire à déterminer la direction et les mouvements du véhicules. Ils n'ont pas l'intention de conduire. A *contrario*, le conducteur participe quant à lui activement à la direction du véhicule, et prend les décisions stratégiques en fonction de ses observations. Il possède une urbanité que n'a pas le système automatique (ex. ralentissement autour des écoles). Le conducteur demeure conducteur, même s'il est distrait à certain moment, car il garde l'intention de conduire. Les conventions ne stipulent pas que le conducteur doit contrôler son véhicule en tout temps, mais « doit constamment avoir le contrôle de son véhicule » (article 8§5 de la convention de Genève, et article 8§5 de la convention de Vienne). Ce qui implique que le conducteur n'a pas besoin de contrôler mais de pouvoir contrôler. A titre d'illustration, l'élève d'une voiture d'auto-école, qui se trouve derrière le volant, ne dispose pas des pouvoirs de contrôle du véhicule et n'a pas été considéré comme conducteur. C'est le moniteur qui conserve la qualité de conducteur car il possède le dispositif de contrôler la conduite de son élève et peut intervenir à tout moment⁴. Pourtant selon le niveau d'automatisation, le conducteur peut-il encore contrôler constamment le véhicule ? C'est ce que nous allons voir par la suite.

A la question, la personne à bord d'un véhicule autonome peut-elle être encore considérée comme conducteur, il est nécessaire de faire une distinction selon les niveaux d'autonomie.

Les véhicules ont différents niveaux d'automatisation de 0 à 5, 0 étant l'absence d'autonomie. Jusqu'au niveau 3, appelé autonomie conditionnelle, le conducteur doit être en capacité de

² Les Etats-Unis sont signataires de la Convention de Genève de 1949

³ Smith, B.W. (2014) Automated vehicles are probably legal in the United States.

⁴ Cour de Cassation 2^o civile, 29 juin 2000, n^o98-18847 et 98-18848. Bulletin civil II, n^o105

reprandre le contrôle du véhicule à tout moment. Le conducteur, dans des conditions prédéfinies, délègue au système la conduite du véhicule. Lorsque la personne conduit la voiture qui est en mode automatique, le système détermine la vitesse, la direction et prend des décisions stratégiques de conduite, la situation ne diffère pas de la conduite dite « conventionnelle » où un conducteur humain conduit la voiture. Par conséquent, pour la partie du trajet effectué en mode « conventionnel », l'utilisateur du véhicule de niveau 3 peut être encore caractérisé comme conducteur.

A partir du niveau 4, appelé autonomie élevée, c'est le système qui a la responsabilité de la conduite du véhicule. L'utilisateur n'a pas l'intention de conduire puisque la conduite est déléguée à un système. L'utilisateur n'a plus les mains sur le volant et les pieds sur les pédales, il devient donc passif. Le conducteur humain n'est plus requis sauf si le système demande une reprise en main. Même, si le système de conduite requiert une reprise en main de la conduite par le conducteur humain, le système est en capacité de poursuivre la conduite et de l'arrêter en sécurité si le conducteur humain ne répond pas convenablement à la demande d'intervention. Il est donc moins évident d'affirmer que l'utilisateur a constamment le pouvoir d'avoir le contrôle de son véhicule. Le statut de conducteur semble basculer à partir de ce niveau.

En effet, à partir du niveau 5 d'autonomie, donc en autonomie totale, la caractérisation d'utilisateur est cette fois beaucoup plus évidente. L'utilisateur est considéré comme passager dans la mesure où il n'a ni l'intention de conduire, ni la possibilité de conduire. Il a non seulement l'intention de laisser faire le système la conduite pour lui, mais en plus il n'a plus en son pouvoir la possibilité constante de conduire. L'objectif du niveau 5 d'autonomie, c'est de laisser le système conduire, et non le conducteur, qui devient donc de facto utilisateur. Ainsi, une personne à bord d'un véhicule de niveau 5 est par définition un utilisateur et ne peut plus être défini de près ou de loin comme un conducteur. Les contours entre la notion de conducteur et de passager n'existent plus, les utilisateurs deviennent indissociables d'un point de vue de la conduite et cela rend difficile de définir qui des utilisateurs sera le conducteur.

L'élévation des niveaux d'autonomie des véhicules pose la question du rôle de conducteur et par là même efface graduellement le statut de conducteur. Si cet effacement graduel ne semble pas poser trop de difficultés civilement, il se trouve que dans le droit pénal français, la définition de conducteur est bien plus stricte, laissant peu de place à l'interprétation. Mais c'est une autre histoire... toujours est-il que le véhicule autonome, qu'il soit particulier ou partagé, privé ou public, deviendra lui-même un service de mobilité au profit d'utilisateurs, et non plus de conducteurs. Il demeure néanmoins de savoir comment ces services seront régulés et par qui.

Bibliographie :

- Guilbot, M. et Pflimlin, M. (2017) *Véhicules communicants, délégation de conduite et responsabilités juridiques*
- Smith, B.W. (2014) *Automated vehicles are probably legal in the United States.*
- Vingiano, I. (2014) *Quel avenir juridique pour « le conducteur » d'une « voiture intelligente » ?*