

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

**Titre :** Impacts juridiques de la circulation sans conducteur des véhicules automatisés

**Auteur :** Iolande VINGIANO-VIRICEL, Docteur en droit, Responsable des activités de recherches juridiques, Codirectrice du CESU « Aspects juridiques des véhicules autonomes » (Aix-Marseille Université), VEDECOM.

**Mots-clés :** Expérimentation, responsabilités, assurances

**Résumé : 1.- « Véhicule automatisé » et délégation de conduite : éléments de langage.** Les défis lancés par les « véhicules autonomes » touchent tous les domaines (ou presque) et posent de nombreuses questions juridiques. Ces engins sont désignés par différents termes « *véhicule autonome* », « *véhicule automatisé* » etc. En France, la loi de transition énergétique du 17 août 2015<sup>1</sup> a opté pour l'expression « *véhicules à délégation de conduite* », alors que la loi québécoise du 18 avril 2018 a préféré intégrer le terme « *véhicule autonome* » à l'article 4 du Code de la sécurité routière. Dans le cadre de la présente étude, le débat ne porte pas sur le vocabulaire à adopter, bien que la question de l'information du conducteur/consommateur se pose<sup>2</sup>, et nous retiendrons seulement que ces véhicules permettent au conducteur de transférer tout ou partie de l'activité de conduite au système.

Quelle que soit la dénomination du « *véhicule automatisé* », sa définition<sup>3</sup> est compatible avec la technologie envisagée et permet de conserver les systèmes juridiques dans la mesure où elle ne fait pas référence à la notion de conducteur.

Pourtant, les législateurs s'interrogent sur le maintien des règles juridiques à l'égard de ces nouveaux véhicules. En France, le projet de la loi PACTE a pour ambition de permettre la circulation sur route ouverte desdits véhicules, mais également de prévoir un nouveau régime de responsabilité en cas d'accident<sup>4</sup>. Au Québec, le législateur a exclu le véhicule autonome de la circulation sur les chemins publics, excepté le « *véhicule autonome de niveau d'automatisation de conduite 3, selon la norme J3016 de la SAE International, dont la vente est admise au Canada* »<sup>5</sup> ; mais autorise des projets-pilotes sous certaines conditions<sup>6</sup>. Même constat au Royaume-Uni<sup>7</sup> ou en Allemagne<sup>8</sup> dont les récentes réformes laissent entrevoir la prépondérance de la responsabilité du conducteur, *a minima* lorsque ce dernier conserve une partie de la charge de conduite.

---

<sup>1</sup> Loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte, *JORF* n°0189 du 18 août 2015, p. 14263.

<sup>2</sup> V. «Tesla Autopilot: Name deceptive, claim groups» <http://www.bbc.com/news/technology-44225059> [23 mai 2018] – V. notre étude « Les obligations précontractuelles d'information lors de la vente d'un objet connecté », *Contrats, conc. Consom.* avril 2019, à paraître.

<sup>3</sup> V. art. L. 110-1 du Code de la route français et article 1er de la loi québécoise sur l'assurance automobile obligatoire.

<sup>4</sup> Plan d'action pour la croissance et la transformation des entreprises (PACTE) <http://www.senat.fr/leg/pjl18-028.html>.

<sup>5</sup> art. 130 de la loi du 18 avril 2018 modifiant introduisant un article 492.8 au Code de la sécurité routière.

<sup>6</sup> *Ibid.*, art. 168 modifiant l'article 633.1 du Code de la sécurité routière.

<sup>7</sup> V. « *Automated and Electric Vehicles Act* » adopté le 19 juillet 2018.

<sup>8</sup> V. StVG n.F.(nouvelle version) dans la version valable le 21 juin 2017.

**2.- Les responsabilités.** Les expérimentations des « *véhicules automatisés* » permettent d'éprouver à la fois les nouvelles technologies et les systèmes juridiques d'établissement des responsabilités. Les systèmes juridiques français et québécois différencient la responsabilité civile de la responsabilité pénale. Les régimes juridiques visent soit à l'indemnisation des victimes (responsabilité civile) soit à la répression de l'auteur de l'infraction (responsabilité pénale). En revanche, la mise en œuvre des régimes de responsabilité est abordée différemment par ces systèmes.

Ainsi, en cas d'accident impliquant un « *véhicule automatisé* » il conviendra donc de s'interroger sur l'identification des responsabilités selon le régime juridique visé (II), la Convention de Vienne posant principalement des règles de circulation du véhicule (I).

## I- Un conducteur exigé par la Convention de Vienne

**3- Un conducteur, personne physique.** La Convention de Vienne, traité international portant sur les règles de circulation routière<sup>9</sup>, ne régit pas les règles de responsabilité en cas d'accident. Aujourd'hui, la Convention exige un conducteur, communément défini comme « *une personne physique qui conduit un véhicule* »<sup>10</sup>. Cela signifie que le véhicule totalement autonome, c'est-à-dire sans aucune intervention d'une personne physique, ne semble pas permis par l'amendement à la Convention de Vienne entré en vigueur le 23 mars 2016 qui a introduit un article 8, 5bis sans modifier les autres dispositions relatives à la présence d'un conducteur (article 8) ayant le contrôle et/ou la maîtrise du véhicule (articles 8,5° et 13). A la question de savoir si le conducteur doit être à l'intérieur du véhicule, la Convention de Vienne n'impose aucune obligation<sup>11</sup>, ce dernier étant réputé être le conducteur du véhicule lorsqu'il en a le contrôle.

**4- Un conducteur en contrôle du véhicule.** En l'absence de définition du « *contrôle/maîtrise du véhicule* », des difficultés pourraient apparaître quant à la possibilité d'avoir des activités annexes à la conduite, lorsque technologiquement celles-ci sont admises par certains niveaux de délégation de conduite<sup>12</sup>. L'article 8, 6° de la Convention de Vienne prescrit au conducteur d'éviter toute activité autre que la conduite et d'en conserver la maîtrise (article 13). Aucune interdiction formelle n'est précisée par le texte, excepté le téléphone tenu en main lorsque le véhicule est en mouvement<sup>13</sup>. Des discussions sont actuellement en cours pour autoriser sous certaines conditions des activités autre que la conduite lorsque le mode de délégation est activé<sup>14</sup>.

---

<sup>9</sup> Convention sur la circulation routière fait à Vienne le 8 novembre 1968, dite Convention de Vienne.

<sup>10</sup> Larousse - V. également l'article 1<sup>er</sup> de la Convention de Vienne.

<sup>11</sup> Commission économique pour l'Europe, Comité des transports intérieurs, Forum mondial de la sécurité routière, 76<sup>e</sup> session, Genève, 19-23 janvier 2018, Matrice (concernant le conducteur), ECE/TRANS/WP.1/2018/3.

<sup>12</sup> V. la norme SAE, norme issue de la Society of Automobile Engineers (SAE) qui établit un standard décrivant les systèmes d'automatisation de la conduite de véhicules automobiles qui exécutent une partie ou la totalité de la tâche de conduite dynamique (DDT) de manière durable. Il fournit une taxonomie avec des définitions détaillées pour six niveaux d'automatisation de la conduite, allant de l'absence d'automatisation de la conduite (niveau 0) à l'automatisation de la conduite complète (niveau 5) ([https://www.sae.org/standards/content/j3016\\_201806/](https://www.sae.org/standards/content/j3016_201806/)).

<sup>13</sup> La Convention de Vienne formule une interdiction *a minima* du téléphone alors que le Code de la route français restreint l'utilisation lorsque le véhicule est en circulation (V. notre note sous Cass. crim., 23 janvier 2018, n° 17-83077, « Interdiction de l'usage du téléphone en main par le conducteur du « véhicule en circulation », *Jurisprudence automobile*, 2018, n°904). La loi québécoise prescrit quant à elle « *Il est interdit à tout conducteur d'un véhicule routier et à tout cycliste de faire usage d'un téléphone cellulaire ou de tout autre appareil portatif conçu pour transmettre ou recevoir des informations ou pour être utilisé à des fins de divertissement, ou de faire usage d'un écran d'affichage* » (C-24.2 - Code de la sécurité routière, art. 443.1).

<sup>14</sup> Commission économique pour l'Europe, Comité des transports intérieurs, Forum mondial de la sécurité routière, 77<sup>e</sup> session, Genève, 18-21 septembre 2018, Projet de résolution révisé sur le déploiement de véhicules hautement et entièrement automatisés dans la circulation routière, ECE/TRANS/WP.1/2018/4/Rev.2.

## II- Identification du responsable de l'accident causé par un « véhicule automatisé »

**5-La responsabilité civile : l'indemnisation de la victime.** En droit civil français et québécois, l'indemnisation des victimes n'est pas subordonnée à la preuve d'un « responsable » entendu strictement, c'est-à-dire à la preuve d'une personne à l'origine du dommage. Cependant, les législations apprécient différemment le débiteur de l'indemnisation. En France, la loi *Badinter* du 5 juillet 1985<sup>15</sup> (complémentaire à l'assurance automobile « au tiers » obligatoire<sup>16</sup>) pose comme conditions de la réparation : un accident de la circulation impliquant un véhicule terrestre à moteur. La preuve de la faute du conducteur n'est pas requise pour reconnaître le principe indemnisation des victimes<sup>17</sup> mais elle est appréciée pour déterminer l'assiette de l'indemnisation, celle-ci étant fonction de la qualité de la victime, conductrice ou non. À l'inverse, le régime québécois d'indemnisation du dommage est un régime public instauré par une loi à caractère social, écartant l'indemnisation intégrale de la victime, la société de l'assurance automobile versant une indemnisation identique à toutes les victimes, excepté au conducteur blessé ayant été condamné à une peine d'emprisonnement pour une infraction commise pendant l'accident<sup>18</sup>. Dans les deux cas, le conducteur est la victime sacrifiée. Son indemnisation pourrait être réévaluée en cas d'accident au cours d'une période de délégation de conduite, ce qui pourrait avoir des répercussions sur les contrats d'assurance.

**6-La responsabilité pénale : sanction de l'auteur de l'infraction.** Les Codes de la route français et québécois n'ont pas procédé pour l'heure à une modification significative de la responsabilité pénale du conducteur d'un « véhicule automatisé ». La loi Assurance automobile québécoise, en définissant le « véhicule autonome » comme « un véhicule routier équipé d'un système de conduite autonome » n'a pas modifié la mise en œuvre des sanctions pénales imputables au conducteur d'un « véhicule routier »<sup>19</sup>.

Dans le cadre des expérimentations, le projet français de la loi PACTE régit plus précisément les responsabilités en cas d'accident durant la phase d'expérimentation de la délégation de conduite : l'indemnisation civile des victimes reste garantie par l'application de la loi *Badinter*, en revanche, le législateur a prévu un cadre nouveau en cas d'infraction pénale. Les sanctions pécuniaires des infractions commises durant la délégation de conduite seraient imputables au titulaire de l'expérimentation<sup>20</sup> ; ces derniers pouvant également engager leur responsabilité pénale du fait des délits d'atteinte involontaire à la vie ou à l'intégrité de la personne, si cette conduite a provoqué un accident entraînant un dommage corporel.

**7- Conclusions.** Le cadre des expérimentations juridiques démontre que les systèmes juridiques actuels sont partiellement adaptés à l'introduction des véhicules automatisés. L'indemnisation des victimes semblent garantie quel que soit le système juridique envisagé, en revanche la notion de « conducteur » pose des difficultés notamment pour l'indemnisation de la victime conductrice, et pour l'imputation de la sanction pénale.

---

<sup>15</sup> Loi n°85-677 du 5 juillet 1985 tendant à l'amélioration de la situation des victimes d'accidents de la circulation et à l'accélération des procédures d'indemnisation, *JORF* du 6 juillet 1985, p.7584.

<sup>16</sup> Loi n°58-208 du 27 février 1958 institution d'une obligation d'assurance en matière de circulation de véhicules terrestres à moteur, *JORF* du 28 février 1958, p. 2148.

<sup>17</sup> V. Cass.2ème civ. 25 janvier 1995, n° 92-17164 : indemnisation des dommages causés par un véhicule en stationnement

<sup>18</sup> A-25 - Loi sur l'assurance automobile, art. 83.30.

<sup>19</sup> C-24.2 - Code de la sécurité routière, art. 1 à 3.

<sup>20</sup> V. art. 43 du projet de loi PACTE