

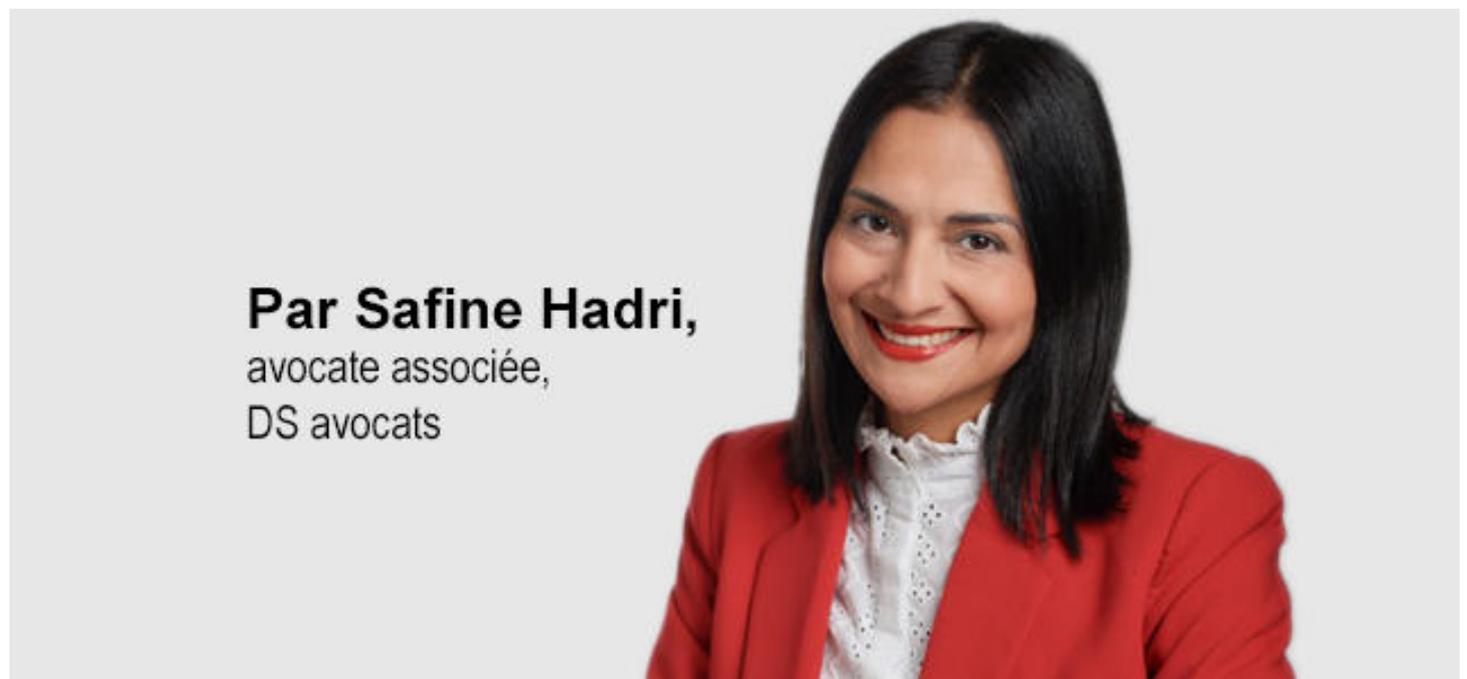
Accueil > Juridique > Droit & Technique > [Quel cadre juridique et assurantiel pour le déplo...](#)

VOITURE SANS CHAUFFEUR

Quel cadre juridique et assurantiel pour le déploiement des véhicules autonomes ?

PAR SAFINE HADRI, ASSOCIÉE DU CABINET DS AVOCATS - LE 06/11/2018

Revue de détail des incidences du contexte réglementaire international et national sur le développement du véhicule autonome, véritable priorité de l'industrie automobile. Sans oublier le sujet brûlant de l'adaptation du cadre juridique assurantiel face à l'émergence de la voiture sans chauffeur.



Dès 2013, le plan « Nouvelle France industrielle », visant à faire de l'industrie française une des pionnières dans la conception du véhicule autonome pour tous, est venu appréhender l'essor des technologies relatives à l'autonomie des véhicules ⁽¹⁾. Prenant acte de ces évolutions, la législation ne cesse de s'adapter.

Ainsi, l'article 37-XI de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte du 22 juillet 2015 ⁽²⁾ a autorisé le gouvernement à adapter la législation pour permettre la circulation de véhicules à délégation partielle ou totale de conduite sur la voie publique, à des fins expérimentales.

Très récemment, les orientations stratégiques pour l'action publique en matière de développement des véhicules autonomes présentées le 14 mai 2018 ⁽³⁾ inscrivait comme objectif stratégique la

circulation, d'ici 2020, de véhicules autonomes de niveau 3 (autonomie conditionnée) et, d'ici 2022, de véhicules autonomes de niveau 4 (autonomie élevée) ⁽⁴⁾.

De telles ambitions induisaient nécessairement une évolution rapide du cadre légal des expérimentations, ce qui est l'objectif du projet de loi Pacte. En effet, le projet de loi relatif à la croissance et la transformation des entreprises (« Pacte ») enregistré à la présidence de l'Assemblée nationale le 19 juin 2018 et renvoyé à une commission spéciale ⁽⁵⁾ prévoit, en son article 43, l'autorisation d'expérimentations de véhicules autonomes, même en cas d'absence du conducteur.

Concrètement, l'article 43 du projet de loi Pacte modifie l'[ordonnance n° 2016-1057 du 3 août 2016](#). Par ailleurs, les impacts que les véhicules autonomes auront sur l'infrastructure routière seront également prochainement abordés dans la future loi d'orientation sur les mobilités (« LOM »), laquelle aura en particulier vocation à apporter quelques éclairages sur l'assurabilité des véhicules autonomes dans le cas d'usage du déploiement commercial.

Aussi, et face au constat d'une volonté politique d'accélération du déploiement des véhicules autonomes, il convient de s'interroger sur l'incidence de leur introduction au regard des nécessaires évolutions du droit de la responsabilité et des assurances.

Il s'agit donc d'analyser les réglementations internationales et nationales afin d'observer si celles-ci sont opérantes face au développement rapide des véhicules autonomes (I), et d'évoquer la réception du développement des véhicules autonomes par le cadre juridique assurantiel français (II).

I - Le droit international et national au service du déploiement des véhicules autonomes

L'analyse des textes internationaux révèle que ces derniers seraient, par principe, inadaptés à la révolution technologique imposée par le développement des véhicules autonomes de niveau 4 ou 5, tandis que la législation nationale et notamment le droit de la responsabilité, apportent un cadre juridique adapté au déploiement des véhicules autonomes, dont l'expérimentation est facilitée par le projet de loi Pacte.

Les lentes évolutions de la Convention de Vienne : la nécessité d'un conducteur ayant le contrôle et la maîtrise de son véhicule

La Convention de Vienne est un traité international adopté le 8 novembre 1968, dont l'objectif est la facilitation de la circulation routière internationale dans des conditions de sécurité optimale, notamment au travers de l'uniformisation des règles de circulation. Cette convention internationale n'a pas été ratifiée par tous les Etats ⁽⁶⁾, mais c'est le cas de la France, et de la plupart des Etats de l'Union européenne.

Conformément à l'article 8, paragraphes 1 et 5, de la Convention de Vienne sur la circulation routière, tout véhicule en mouvement doit avoir un conducteur et tout conducteur doit constamment avoir le contrôle de son véhicule.

L'article 13, paragraphe 1, de la Convention de Vienne insiste sur ce dernier point en indiquant que le conducteur doit rester en toutes circonstances maître de son véhicule, de façon à pouvoir se conformer aux exigences de prudence et être constamment en mesure d'effectuer toutes les manœuvres qui lui incombent.

Un amendement à la Convention de Vienne entré en vigueur le 23 mars 2016 marque néanmoins une étape réglementaire importante en ajoutant un paragraphe 5 bis à l'article 8 de la Convention. Ce dernier stipule que les systèmes embarqués ayant une incidence sur la conduite du véhicule sont désormais réputés conformes aux articles 8 paragraphe 5 et 13 paragraphe 1 de la Convention de Vienne, s'ils respectent certaines prescriptions en matière de construction, de montage et d'utilisation, ou s'ils peuvent être neutralisés ou être désactivés par le conducteur.

Néanmoins, les systèmes embarqués ne sont pas conçus pour prévaloir sur les décisions prises par un conducteur sain d'esprit et responsable. La Convention de Vienne facilite ainsi la mise en circulation des véhicules autonomes de niveau 3, mais reste un obstacle au déploiement des véhicules de niveaux 4 et 5 ⁽⁷⁾. En effet, cet amendement n'a pas supprimé l'exigence du conducteur personne physique ayant la maîtrise du véhicule.

La notion de « conducteur » est fondamentale pour le droit routier et la détermination des responsabilités civile et pénale en matière routière. La faculté de pouvoir qualifier de « conducteur » la personne à l'extérieur du véhicule, qui peut à tout moment reprendre la main sur le véhicule, demeure l'enjeu principal de l'expérimentation et du déploiement des véhicules autonomes.

Néanmoins, le conducteur « personne physique ayant la maîtrise du véhicule » pourrait assurer la maîtrise sans être à l'intérieur du véhicule. En effet, ni la Convention de Vienne, ni le droit national et notamment le Code de la route, n'exigent une personne physique en qualité de conducteur, même si la jurisprudence française retient de manière très restrictive que le conducteur reste celui qui conserve le contrôle du véhicule en étant au volant dudit véhicule ⁽⁸⁾.

Ainsi, un amendement belgo-suédois propose l'ajout d'un paragraphe 5 quater à l'article 8 de la Convention de Vienne, lequel viserait la suppression de la référence à l'article 8 § 5.1 posant l'exigence d'un conducteur. En France, c'est l'article 43 du projet de loi Pacte qui vient introduire la notion de « conducteur situé à l'extérieur du véhicule ».

En tout état de cause, l'amendement à la Convention de Vienne autorisant l'introduction des systèmes embarqués ayant une incidence sur la conduite des véhicules terrestres à moteur (VTM) ne remet pas en cause l'état du droit national de la responsabilité civile.

Ainsi, l'amendement ne remet pas en cause les conditions d'application de la loi Badinter, pas plus qu'il ne remet en cause le droit pénal et les infractions au Code de la route.

La réglementation nationale relative à la responsabilité civile : un cadre juridique efficient face à l'expérimentation et au déploiement des véhicules autonomes

L'absence de bouleversement juridique annoncé, résultant du développement des véhicules autonomes

En droit national, le conducteur est civilement responsable sur le fondement des mécanismes de la loi Badinter du 5 juillet 1985⁽⁹⁾. Conformément à l'article L.121-1 du Code de la route, une responsabilité pénale pèse également sur le conducteur. Eu égard au rôle potentiellement passif du conducteur, et à la multiplicité des acteurs intervenant directement ou indirectement dans la conduite d'un véhicule autonome, la recherche d'autres responsables en cas d'accident de la route impliquant un véhicule autonome s'impose.

Pour mémoire, la mise en œuvre de la loi Badinter n'implique pas la preuve d'une faute du responsable mais la simple implication du véhicule dans la réalisation de l'accident, simplifiant ainsi l'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation. La preuve de la faute du conducteur en raison du défaut de contrôle ou de maîtrise de son véhicule, voire de la défaillance des systèmes d'automatisation, sera nécessairement recherchée dans le cadre de l'action récursoire de l'assureur.

Ainsi, le constructeur ou le concepteur du logiciel embarqué dans le véhicule, pourraient voir leur responsabilité civile engagée sur le fondement de la responsabilité du fait de la chose sous leur garde, conformément aux dispositions de l'article 1242 du Code civil. Ils pourraient également voir leur responsabilité engagée sur le fondement de la responsabilité du fait des produits défectueux, consacrée par l'article 1245 du Code civil.

L'article 2-2 de l'ordonnance n° 2016-1057 du 3 août 2016, modifié par le projet de loi Pacte est, pour sa part, destiné à régler la question de l'indemnisation des victimes, envisagée uniquement via le fondement du délit d'atteinte involontaire à la vie ou à l'intégrité de la personne – prévus par les articles [221-6-1](#), [222-19-1](#) et [222-20-1](#) du Code pénal : « *Si la conduite du véhicule, dont le système de délégation de conduite a été activé et fonctionne dans les conditions prévues au premier alinéa de l'article 2-1, contrevient à des règles dont le non-respect constitue une contravention, le titulaire de l'autorisation est pécuniairement responsable du paiement des amendes. Si cette conduite a provoqué un accident entraînant un dommage corporel, ce titulaire est pénalement responsable du délit d'atteinte involontaire à la vie ou à l'intégrité de la personne prévus par les articles 221-6-1, 222-19-1 et 222-20-1 du Code pénal lorsqu'il est établi une faute au sens de l'article 121-3 de ce code dans la mise en œuvre du système de délégation de conduite* ».

En conséquence, pourra être déclaré pénalement responsable le seul titulaire de l'autorisation d'expérimentation, à l'exclusion donc du conducteur qui a activé le dispositif.

Sur la question du régime de responsabilité, le rapporteur du projet de loi Pacte a rappelé que « *la responsabilité du conducteur ne s'applique que lorsque le conducteur a repris en main le contrôle du véhicule* ». Le ministre Bruno Le Maire a également précisé que « *si le système automatique est désactivé, la personne se trouvant dans le véhicule sera considérée comme responsable. S'il est activé et que cette personne a été prévenue en temps utile, elle ne le sera pas* ».

En tout état de cause, l'intervention éventuelle de ce que certains appellent, non sans une certaine forme d'anticipation, une intelligence artificielle dans la conduite du véhicule, soulève de nombreux problèmes, tant éthiques que juridiques, sur l'adaptation des règles de responsabilité concernées.

A ce titre, l'adaptation du Code de la route, de la formation à la conduite adaptée d'un véhicule autonome, et des règles de responsabilité et d'assurabilité, devraient être traitées dans le cadre de la loi d'orientation sur les mobilités (loi LOM).

L'évolution de la notion de conducteur à l'extérieur du véhicule amorcée par le projet de loi Pacte

Le projet de loi Pacte, qui introduit un cadre pour l'expérimentation des véhicules autonomes, fait suite à un avis du Conseil d'Etat du 19 décembre 2017, qui recommandait une intervention législative aux fins de précision des responsabilités.

L'objectif principal des dispositions relatives à l'expérimentation des véhicules autonomes dans le projet de loi Pacte vise l'extension du champ des expérimentations avec une diversification des cas d'usages sur l'ensemble du territoire, alors que la première phase d'expérimentation vient de s'achever ⁽¹⁰⁾. L'étude d'impact du projet de loi Pacte rappelle ainsi que l'objectif de cette loi est également de faire effectuer des tests de l'usage de ces véhicules par des conducteurs non-experts, et de développer l'expérimentation de navettes avec supervision à distance ⁽¹¹⁾.

L'étude d'impact précise également que *« l'objectif de la présente mesure est d'élargir le champ des expérimentations aux situations d'inattention ou d'absence de conducteurs et aux engins de livraison urbaine automatisés, et d'arrêter les régimes de responsabilité en l'absence de conducteur afin d'offrir aux expérimentations des règles identifiées en matière de sécurité routière et de poursuivre ces expérimentations »* ⁽¹²⁾.

Concrètement, les expérimentations seront menées avec des conducteurs inattentifs, voire sans conducteurs. A ce titre, il convient de rappeler que, dans son avis du 14 juin 2018 portant sur le projet de loi Pacte ⁽¹³⁾, le Conseil d'Etat préconisait, afin de rester en conformité avec les dispositions de la Convention de Vienne, d'exclure les expérimentations supposant l'inattention du conducteur ou l'absence de conducteur.

Aussi, l'article 43 du projet de loi Pacte modifie l'ordonnance n° 2016-1057 du 3 août 2016 dans les termes suivants :

« Art. 1^{er} : la circulation sur la voie publique à des fins expérimentales de véhicules à délégation partielle ou totale de conduite est subordonnée à la délivrance d'une autorisation destinée à assurer la sécurité du déroulement de l'expérimentation. La délivrance de l'autorisation est subordonnée à la condition que le système de délégation de conduite puisse être à tout moment neutralisé ou désactivé par le conducteur. En l'absence de conducteur à bord, le demandeur fournit les éléments de nature à attester qu'un conducteur situé à l'extérieur du véhicule sera prêt à tout moment à prendre le contrôle du véhicule et sera en mesure de le faire (...) ».

Le régime des expérimentations prévues à l'article 43 a été modifié récemment par le texte adopté par la Commission spéciale le 15 septembre 2018 ⁽¹⁴⁾. Plusieurs amendements ont ainsi été adoptés, avec comme objectif de mieux encadrer la qualification de « conducteur » et de préciser ses missions.

Ainsi, s'agissant de la notion de « conducteur situé à l'extérieur du véhicule », un amendement précise que, pour satisfaire aux exigences de la Convention de Vienne sur la sécurité routière, ce conducteur est chargé de la supervision de l'expérimentation et non de la conduite du véhicule à proprement parler, quand bien même il doit être en mesure d'en reprendre le contrôle en cas de nécessité.

De même, sur la reprise de contrôle à l'extérieur du véhicule, un amendement vient préciser qu'elle est destinée à gérer les cas d'incidents et les situations dans lesquelles une immobilisation ou un déplacement en urgence du véhicule s'imposent.

Enfin, un amendement précise que le conducteur situé à l'extérieur du véhicule doit être en mesure de prendre le contrôle de celui-ci, afin de le mettre en sécurité vis-à-vis de ses occupants, mais également des usagers de la route.

II - Le droit des assurances et le développement des véhicules autonomes

Le droit français des assurances répond, d'ores et déjà, à un certain nombre de problématiques soulevées par le développement des véhicules autonomes. Toutefois, une évolution et une adaptation du droit et de la pratique des assurances pourraient être nécessaires en raison des nouveaux défis posés par les véhicules autonomes.

Le cadre juridique assurantiel français : un système adapté aux enjeux posés par les véhicules autonomes

La loi de 1958 a institué une obligation d'assurance des véhicules terrestres à moteur (VTM) étendue à l'ensemble des pays européens par la Directive de 1972. L'article L.211-1 du Code des assurances définit les VTM comme étant « [...] *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, ainsi que toute remorque, même non attelée* ».

Cette définition de véhicule terrestre à moteur a été reprise par la jurisprudence afin de correspondre à la notion de « véhicule impliqué dans un accident » au sens de la loi Badinter. La jurisprudence a adopté une interprétation extensive de la notion de VTM et a ainsi considéré une tondeuse à gazon autoportée comme un VTM ⁽¹⁵⁾.

Toutefois, bien que la confusion entre le champ d'application de la loi Badinter et l'obligation d'assurance des VTM soit souvent relevée en jurisprudence, il convient de rappeler qu'on ne peut assimiler les conditions d'application de la loi Badinter à la loi instituant l'assurance obligatoire des VTM.

Ainsi, dans l'hypothèse où l'application de la loi Badinter serait écartée par la mise en œuvre de critères propres à son régime, l'obligation d'assurance n'en serait pas pour autant affectée, en ce compris pour les véhicules autonomes. On peut donc en conclure que, dans l'hypothèse où l'application de la loi Badinter serait écartée par la mise en œuvre des critères propres à son régime, l'application de l'obligation d'assurance pourrait demeurer, s'agissant d'un véhicule autonome.

En effet, la notion de VTM n'exclut pas les véhicules autonomes puisqu'ils répondent à la définition traditionnelle de véhicules automoteurs destinés à circuler sur le sol et qui peuvent être actionnés par une force mécanique. Le fait qu'ils soient partiellement ou totalement automatisés ne vient pas remettre en cause cette définition.

Par ailleurs, il est important de souligner que l'obligation de couverture d'assurance du véhicule posée par l'article L.211-1 du Code des assurances est indifférente à la notion de conducteur, de sorte que l'introduction de véhicules autonomes sans référence à la notion de conducteur, ne supprimerait pas cette obligation d'assurance. A ce titre, il est opportun de rappeler que la garantie d'assurance concerne tant le conducteur que le propriétaire et le gardien du véhicule.

Par conséquent, le développement des véhicules autonomes ne remettrait pas en cause l'obligation d'assurance, telle qu'elle est conçue aujourd'hui, laquelle pèserait alors sur ces véhicules. Le propriétaire du véhicule et son gardien pourraient ainsi toujours se voir opposer les sanctions du défaut d'assurance, le cas échéant.

Les défis posés par l'expérimentation et le déploiement des véhicules autonomes : perspectives d'évolution du droit et de la pratique des assurances

Face au développement des véhicules autonomes, la tentation des assureurs pourrait être d'arguer de la nouveauté du risque supplémentaire généré par l'introduction de la voiture autonome pour revoir à la hausse le montant des primes d'assurance. Pourtant, toutes les analyses et modélisations communiquées par les constructeurs viennent confirmer la réduction du nombre d'accidents liés aux erreurs humaines.

Et, c'est un fait, les assureurs suivent de très près l'évolution des technologies liées aux nouvelles mobilités, tout particulièrement celles induites par l'autonomisation totale ou partielle des véhicules, afin d'ajuster la prime d'assurance au plus près de la réalité, et de rester ainsi compétitifs.

En tout état de cause, les primes d'assurance s'ajusteront très rapidement avec le déploiement des véhicules autonomes, et pourraient même être réduites en raison du constat prévisible de la réduction du nombre d'accidents.

Ainsi, les formules d'assurance du type « *pay as you drive* » devraient se développer avec la multiplication des systèmes d'enregistrement des données du véhicule. Ce sont alors les constructeurs automobiles qui pourraient voir leur responsabilité plus systématiquement engagée, du fait de la défaillance potentielle des systèmes d'automatisation du véhicule.

Le conducteur n'ayant plus la maîtrise totale du véhicule autonome, les primes d'assurance devraient être impactées. De même, l'offre d'assurance pourrait varier en fonction du niveau d'automatisation du véhicule.

Suivant cette logique, pour les véhicules autonomes de niveau 3 (automatisation conditionnée), le conducteur, ayant encore un rôle à jouer, pourrait se voir proposer une assurance automobile

innovante déterminée en fonction de son temps effectif de conduite ou de sa qualité de conduite. Une telle offre impliquerait à nouveau une collecte importante de données qui devraient ensuite être analysées.

A l'inverse, s'agissant d'un véhicule autonome de niveau 4 (plus de conducteur dans certaines situations), le conducteur étant passif, il pourrait, *in fine*, ne plus être concerné par l'assurance automobile. De surcroît, le secteur de l'automobile anticipe également le développement croissant de l'auto-partage, induisant l'intervention de multiples propriétaires.

L'auto-partage et le développement parallèle des véhicules autonomes pourraient donc modifier la manière dont est conçu le contrat d'assurance automobile et impacter sa nature ainsi que sa durée.

Enfin, il convient de relever que l'assurance devra désormais couvrir les risques d'accident mais également de piratage, dès lors que l'usage d'un véhicule autonome implique la circulation dématérialisée d'un nombre important de données, et donc un risque pour la sécurité de ces dernières.

Le foisonnement de textes réglementaires démontre que le déploiement des véhicules autonomes est en marche. Le cadre légal et réglementaire actuel répond largement à la mise en circulation de ces nouveaux véhicules, même si certaines évolutions dans le domaine des assurances sont à prévoir.

Les acteurs du secteur des assurances doivent anticiper l'adaptation de certaines de leurs pratiques et de leurs offres de produits d'assurance. Une approche plurinormative semble indispensable, afin d'adapter de manière harmonisée l'ensemble des règles de droit au développement des véhicules autonomes, et ce d'autant que les constructeurs estiment que la circulation des véhicules autonomes sans aucune intervention humaine sera possible dans toutes les zones urbaines à l'horizon 2035.

En tout état de cause, le cadre de développement des véhicules autonomes doit être appréhendé de manière globale, et notamment à la lumière des débats juridiques intenses portant sur le développement des robots, de l'intelligence artificielle et des logiciels capables de prendre des décisions de manière autonome en général.

(1) Trente-quatre plans présentant les priorités de la politique industrielle gouvernementale, mettant notamment en exergue les nouvelles manières de nous déplacer.

(2) Loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte, NOR: DEVX1413992L, complétée par l'ordonnance n° 2016-1057 du 3 août 2016 relative à l'expérimentation de véhicules à délégation de conduite sur les voies publiques NOR: DEVR1615137R et le décret n° 2018-211 du 28 mars 2018 relatif à l'expérimentation de véhicules à délégation de conduite sur les voies publiques NOR: TRER1717809D.

(3) https://www.ecologie-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/2018.05.14_rapport_vehicules_autonomes.PDF

(4) En France, la nomenclature des niveaux d'automatisation s'inspire largement du classement établi par l'Organisation internationale des constructeurs automobiles (OICA) : niveau 0 : conducteur uniquement/niveau 1 : conducteur assisté/niveau 2 : conducteur superviseur, automatisation partielle/niveau 3 : autonomie conditionnée/niveau 4 : plus de conducteur dans certaines situations/niveau 5 : plus de conducteur, la voiture est totalement autonome.

(5) Rapport du 15 septembre 2018 de la Commission spéciale chargée d'examiner le projet de loi relatif à la croissance et la transformation des entreprises, saisie au fond après engagement de la procédure accélérée - <http://www.assemblee-nationale.fr/15/pdf/ta-commission/r1237-ao.pdf>

(6) Dans l'UE, les trois Etats membres qui n'ont pas ratifié la Convention de Vienne sont le Royaume-Uni, l'Irlande, et l'Espagne.

(7) Pour mémoire, en France, la nomenclature des niveaux d'automatisation s'inspire du classement établi par l'OICA (cf. note 4 ci-dessus).

(8) Civ 2^e, 22 juin 2000 ; Civ 2^e, 22 mai 2003.

(9) 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.

(10) 1^{re} phase d'expérimentation 2014-2017 avec 51 décisions d'autorisation de délivrance exceptionnelle de certificats d'immatriculation « W garage » dans le cadre d'expérimentation de véhicules autonomes.

(11) Etude d'impact, projet de loi Pacte, p. 419.

(12) Etude d'impact, projet de loi Pacte, p. 423.

(13) [CE, 14 juin 2018, avis numéros 394599 et 395021](#)

(14) Rapport du 15 septembre 2018 de la commission spéciale chargée d'examiner le projet de loi relatif à la croissance et la transformation des entreprises, saisie au fond après engagement de la procédure accélérée - <http://www.assemblee-nationale.fr/15/pdf/ta-commission/r1237-ao.pdf>

(15) Cass. 2^e civ., 22 mai 2014, n° 13-10561.

A LIRE AUSSI



L'ACPR et les « principes du conseil en assurance »



Quelques modalités de mise en œuvre de l'action directe



Assurance emprunteur : la réforme est-elle bien efficace ?

La Tribune de l'assurance Tous droits réservés