

Entretien sur les aspects juridiques des voitures autonomes

Par Maître Elena Roditi, Avocat au Barreau de Paris (Alain Bensoussan Avocats)

Présidente de la commission « Voiture Intelligente » de l'Association du Droit des Robots.

1. Dans son état actuel, le code de la route français n'est pas adapté aux voitures autonomes. Comment devra t il être adapté ?

Le Code de la route français ne comporte actuellement aucune disposition permettant l'utilisation de voitures autonomes (à délégation totale ou partielle de conduite) et notamment des voitures sans conducteur.

En effet, l'article R. 412-6-I du Code de la route, transposant en droit français les articles 8.1 et 13.1 la Convention de Vienne, dispose que « tout véhicule en mouvement ou tout ensemble de véhicules en mouvement doit avoir un conducteur ». Le paragraphe II du même article vient ajouter que « tout conducteur doit se tenir constamment en état et en position d'exécuter commodément et sans délai toutes les manœuvres qui lui incombent¹ ».

Ainsi, le cadre réglementaire français en vigueur constitue un obstacle pour les tests et le déploiement des voitures indépendantes (sans conducteur) sur les routes françaises, mais il n'interdit pas a priori les tests des voitures autonomes.

En effet, les tests de voitures autonomes sur la voie publique seront conformes aux dispositions du Code de la route français si un conducteur est toujours présent sur le siège du conducteur et est en mesure de prendre le contrôle actif de la voiture à tout moment en désactivant le système autonome.

Toutefois, à ce jour aucune loi spécifique ou autre réglementation n'autorise expressément les tests des voitures autonomes, et encore moins les tests des voitures indépendantes (sans conducteur) sur les routes françaises.

Par ailleurs, la modification du régime de responsabilité du fait des accidents de la route paraît nécessaire, afin de prendre en considération les infractions commises pendant la conduite de la voiture autonome indépendamment de tout contrôle de la voiture par le conducteur.

Pourra-t-on conduire en état d'ébriété ?

Si on prend l'exemple des lois américaines sur les voitures autonomes (Nevada, Floride, Californie, Michigan, district de Columbia), les tests de voitures autonomes sur la voie publique ne sont autorisés que sous réserve du respect des conditions suivantes :

- un conducteur humain disposant d'un permis de conduire doit être assis sur le siège conducteur et être capable de prendre immédiatement le contrôle manuel du véhicule en cas de défaillance de la technologie autonome ou en cas d'urgence ;
- la voiture est capable de circuler conformément aux règles de circulation et aux dispositifs de régulation de la circulation ;

¹ C. route, art. R. 412-6-I.

Si la loi française s'inspire du cadre réglementaire américain, la réponse à cette question est négative : un conducteur en état d'ébriété ne serait pas forcément capable de prendre immédiatement le contrôle de la voiture. La conduite en état d'ébriété est d'ailleurs interdite pas le code de la route.

Toutefois, la législation pourra évoluer une fois que les voitures autonomes ayant passé les tests sur la voie publique seront mises en circulation et permettre le cas échéant la conduite d'une voiture autonome en état d'ébriété.

Est-ce que le véhicule pourra circuler sans passager ?

En l'état actuel du droit, la voiture autonome ne pourra circuler sans conducteur assis sur le siège conducteur, d'autant moins sans aucun passager. En effet, tant l'article 8.1 de la Convention de Vienne² que l'article R. 412-6-I du Code de la route français³ imposent la présence d'un conducteur dans tout véhicule en mouvement.

Toutefois, il n'est pas exclu dans l'avenir de voir cette réglementation évoluer une fois que les premières voitures indépendantes sans conducteur (« voitures robots ») seront testées et mises en circulation.

Quel âge minimum sera requis pour utiliser seul une voiture autonome ?

En l'état actuel du droit, la circulation des voitures autonomes semble être conditionnée à la présence d'un conducteur disposant d'un permis de conduire valable. En conséquence, l'âge minimum requis pour conduire seul une voiture autonome dépendra de l'âge minimum requis par la loi pour l'attribution d'un permis de conduire (18 ans en France, 16 ans dans certains États américains etc.).

Pourront-ils être conduits par des personnes handicapées ?

Oui, les voitures autonomes pourront naturellement être conduites par les personnes handicapées disposant d'ores et déjà un permis de conduire valable. Dans l'avenir, la législation pourra évoluer et permettre la conduite des voitures autonomes par des personnes handicapées ne disposant de permis de conduire ou ne pouvant actuellement pas conduire.

2. Y a t il des plans législatifs prévus à l'échelle européenne ou internationale ?

La réglementation spécifique aux voitures autonomes devra être examinée sur deux niveaux :

- le premier niveau est lié à l'expérimentation des voitures autonomes sur la voie publique ;

² Convention de Vienne, article 8-1 : « tout véhicule en mouvement ou tout ensemble de véhicules en mouvement doit avoir un conducteur ».

3

C. route, art. R. 412-6-I : « tout véhicule en mouvement ou tout ensemble de véhicules en mouvement doit avoir un conducteur »

- le second niveau est lié à l'exploitation commerciale des voitures autonomes qui auront passé les tests en situation de conduite réelle.

Actuellement, la réglementation existante, tant au niveau européen qu'international, ne concerne que les tests des voitures autonomes sur la voie publique.

États-Unis. Les seules lois en vigueur autorisant les tests des voitures autonomes sur la voie publique ont été adoptées aux États-Unis, et notamment dans les États suivants :

- Nevada (depuis juin 2011) ;
- Floride (depuis avril 2012) ;
- Californie (depuis septembre 2012) ;
- district de Columbia (depuis janvier 2013) ;
- Michigan (depuis fin 2013).

Par ailleurs, des projets de lois sur les voitures autonomes sont en cours d'adoption dans une dizaine d'États américains⁴.

Europe. Le droit communautaire ne prévoit pas à ce jour de cadre réglementaire ou normatif permettant l'harmonisation du déploiement, de l'expérimentation et de l'exploitation des voitures autonomes aux États membres de l'Union Européenne.

En Europe, les tests des voitures autonomes sur la voie publique sont autorisés au Royaume-Uni, en Suède, en Allemagne et bientôt en France.

A ce jour, aucun de ces pays n'a adopté de loi spécifique relative aux voitures autonomes. Les constructeurs automobiles désirant tester leurs voitures autonomes sur la voie publique ont obtenu des autorisations ad-hoc par les autorités locales. Toutefois, des évolutions législatives devraient être attendues prochainement. Par exemple, le gouvernement britannique a indiqué son intention d'adopter très prochainement une loi spécifique aux voitures autonomes⁵.

France. En France, la volonté du gouvernement d'autoriser les tests des voitures autonomes sur la voie publique, telle qu'exprimée dans le cadre des 34 plans de la Nouvelle France Industrielle⁶, est concrétisée à l'article 9-IV du projet de loi relatif à la transition énergétique. Cet article habilite le

4 A titre d'exemple: Arizona, Colorado, Georgie, Hawaii, Louisiane, Maryland, Massachusetts, Minnesota, New York, New Jersey, Caroline du Sud, Washington.

5 Houses of Parliament UK – Parliamentary Office of Science & Technology, Postnote n°443 01 09 2013- Autonomous road vehicles.

6 Ministère du redressement productif, « La nouvelle France industrielle – 34 plans industriels » du 12-09-2013, p. 15

gouvernement à prendre par ordonnance toute mesure permettant la circulation des voitures autonomes sur la voie publique à des fins expérimentales⁷.

Asie. Enfin, s'agissant de l'Asie des voitures autonomes sont actuellement testées sur les autoroutes à Singapour et au Japon. En l'état de nos recherches, aucun de ces deux pays n'a adopté de législation spécifique aux voitures autonomes. Nous pouvons alors supposer que les constructeurs automobiles effectuant ces tests ont reçu des autorisations par les autorités locales, à l'instar du modèle réglementaire britannique, suédois et allemand.

3. Les États-Unis semblent avoir entamé la législation concernant les voitures autonomes. Leurs projets sont-ils adaptables pour la loi française ?

Les lignes directrices des lois américaines sur les tests des voitures autonomes pourraient probablement servir de référence pour le législateur français, notamment s'agissant des conditions de réalisation des tests sur la voie publique, des exigences en termes de sécurité, des conditions de conservation des données générées par les voitures, du régime de responsabilité, de l'assurance obligatoire etc.

Les technologies utilisées pour les voitures autonomes aux États Unis et en France sont les mêmes, donc le cadre réglementaire américain semble être adaptable à la France. La loi du Nevada a été le précurseur en la matière et a été recopiée par toutes les autres lois américaines ; elle pourrait également servir de modèle au futur cadre réglementaire français.

4. Protection de la vie privée : des données de localisation sont nécessaires au fonctionnement des voitures autonomes.

Qui aura le droit d'accéder à ces données ?

La propriété, la protection et l'exploitation des données générées et collectées par les voitures autonomes est une question primordiale qui n'est gérée par aucun texte de loi ni en France ni au niveau international.

En attendant la définition du cadre réglementaire des voitures autonomes par le législateur français, les contrats signés entre les différents acteurs impliqués définiront également le régime de propriété applicable aux données générées et collectées par les voitures.

S'agissant plus particulièrement de l'accès aux données à caractère personnel, ce droit doit être déterminé par le responsable du traitement dans le strict respect des dispositions de la loi Informatique et libertés.

Seront-elles protégées par l'État ? Existe-t-il déjà des lois concernant la protection des données personnelles qui pourront être adaptées aux voitures autonomes ?

La loi Informatique et libertés s'applique à tout traitement de données à caractère personnel et donc nécessairement à tout traitement des données personnelles liées à l'utilisation des voitures autonomes. Toute personne désirant mettre en place un traitement des données personnelles

générées par les voitures autonomes doit se conformer aux dispositions de la loi Informatique et libertés selon une approche « *Privacy by design* ».

5. Comment sera gérée la question de responsabilité en cas d'accident ?

L'ordonnance autorisant l'expérimentation des voitures autonomes sur la voie publique doit déterminer le régime de responsabilité approprié aux voitures autonomes. En attendant la définition du cadre réglementaire des voitures autonomes par le législateur français, les contrats signés entre les différents acteurs impliqués définiront le régime de responsabilité qui leur sera applicable (responsabilité civile, responsabilité du fait des produits défectueux, accidents de la route etc.).

Sera t elle imputée à l'utilisateur ? Au constructeur automobile ?

Selon les lois sur les voitures autonomes du district de Columbia⁸, de Floride⁹ et du Nevada¹⁰, le fabricant du véhicule sera exonéré de sa responsabilité en cas de défaillance de la technologie autonome, sauf s'il l'a directement installée sur le véhicule ou si le préjudice a été causé par une défaillance du véhicule indépendamment de la technologie autonome.

Ainsi, la responsabilité du constructeur automobile est écartée au détriment de la responsabilité du fabricant du système autonome.

Selon le régime français actuel, la responsabilité du fait des accidents de la route revient au conducteur de la voiture. Or, ce régime ne pourrait pas être appliqué en l'état aux infractions commises pendant la conduite autonome de la voiture dans la mesure où dans ce cas-là le conducteur n'a plus le contrôle direct de la voiture. Le même problème apparaît si l'infraction est commise pendant les périodes de contrôle de la voiture par un système ADAS (par exemple lors de la mise en marche du régulateur de vitesse etc.).

Quel est l'avenir des assurances automobiles selon vous ?

La réforme du régime de responsabilité lié aux voitures autonomes devrait être accompagnée de l'adaptation adéquate des polices d'assurance portant sur les voitures autonomes, dans la mesure où le modèle de risque actuel est basé sur le comportement d'un homme conducteur. En effet, en ce qui concerne les voitures autonomes, une grande partie de la responsabilité et des risques associés sera transférée du conducteur vers le constructeur automobile ou le fabricant de la technologie autonome.

8 Autonomous Vehicle Act of 2012 du District of Columbia.

9

Florida SB 52, du 29 05 2013.

10

Nevada - NRS : Chapter 482A – Autonomous Vehicles du 01 03 2012.

Par ailleurs, de nouveaux horizons vont s'ouvrir aux assureurs qui pourront compter désormais sur une multitude de données relatives à la conduite des assurés pour ajuster leurs primes de risque (ex. modèle d'assurance *Pay As You Drive* « PAYD »).