HAL
open science

Enregistreurs de données embarqués, des outils pour la preuve en cas d'accident ou d'infraction routière. Contexte juridique

Michèle Guilbot, Laetitia Charles

To cite this version:

Michèle Guilbot, Laetitia Charles. Enregistreurs de données embarqués, des outils pour la preuve en cas d'accident ou d'infraction routière. Contexte juridique. 46ème congrès ATEC-ITS France, Les Rencontres de la Mobilité Intelligente, Jan 2019, Montrouge, France. 13p. hal-02025302

HAL Id: hal-02025302

https://hal.science/hal-02025302v1

Submitted on 19 Feb 2019

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Enregistreurs de données embarqués, des outils pour la preuve en cas d'accident ou d'infraction routière. Contexte juridique

Michèle GUILBOT
Directrice de recherche. IFSTTAR - Laboratoire Mécanismes d'Accidents – Département TS2

Laetitia CHARLES
Consultante en protection des données personnelles. DPO Consulting

Rencontres de la Mobilité Intelligente 23-24 janvier 2019 – ATEC-ITS France

Version pour publication

Introduction

Automatisé, connecté, le véhicule du futur s'inscrit dans l'évolution des systèmes de déplacements sous l'impulsion des nouvelles technologies. Source potentielle de progrès pour la mobilité et la sécurité routière, l'automatisation n'éradiquera pas totalement le risque routier. De nouveaux risques pourraient aussi émerger. En cas d'accident impliquant un véhicule automatisé ou d'infraction routière qui sera responsable ? L'enregistreur de données pourrait apporter une aide précieuse pour fournir des éléments de réponses utiles à la solution des contentieux.

Lors des précédentes Rencontres de la Mobilité, nous avons présenté les différentes facettes des responsabilités en cas d'accident (Guilbot & Pflimlin, 2017) et le cadre juridique pour la protection des données personnelles des conducteurs (Guilbot, Vaslin & Arrègle, 2018). Il est temps de lier les deux problématiques, d'analyser le contexte juridique pour dresser une cartographie des conditions permettant d'intégrer des enregistreurs dans un mécanisme de preuve. Sur ce point le droit Nord-américain (Etats-Unis) est abordé pour éclairer la réflexion.

Deux catégories d'évènements, de faits, pourront être mises en évidence grâce à un enregistreur.

- La délégation de la conduite ou d'une fonction : qui était en charge de la conduite, de la tâche mal ou non réalisée, ou encore de la supervision d'une fonction défaillante au moment des faits reprochés, un humain ou le système ? comment étaient réparties les tâches entre eux ? qui avait les pouvoirs de direction et de contrôle du véhicule, spécialement au moment de la situation de rupture[1] ?
- Les dernières minutes avant l'accident : quel a été le déroulement des évènements, la succession des actions qui ont conduit à la survenance de l'accident ? Dans l'hypothèse d'activation d'une ou plusieurs fonctionnalités, le système était-il en bon état de fonctionnement ? a-t-il réalisé les actions attendues ?

Les experts en réglementation technique automobile distinguent ainsi deux types d'enregistreurs, le *Data Storage System for Automated Driving* (DSSAD) pour déterminer qui était en charge de la fonction de conduite au moment des faits, et *l'Event data recorder* (EDR) qui permet de reconstruire les derniers instants avant l'accident (ECE-ONU, 2018b ; Zastrow, 2018).

Les données collectées à l'aide de ces enregistreurs peuvent éclairer les parties et les juges dans un contentieux en fournissant des éléments de preuve sur les faits susceptibles d'avoir concouru à la survenance d'un accident ou à la commission d'une infraction. Mais la collecte et l'utilisation des données doivent répondre aux exigences du droit de la preuve (voire du droit *à* la preuve) et être réalisées dans des conditions respectueuses des données personnelles et de la vie privée des conducteurs.

Au regard du droit applicable en France, l'enregistreur de données est-il un objet technique propice à l'établissement de la preuve (1ère partie) ? Sur quels modèles pourraient être adossées des propositions pour que cet outil soit déployé en préservant tous les intérêts en présence (2ème partie) ?

[1] C'est-à-dire au moment où est intervenu le fait qui a interrompu la situation normale de conduite, étant précisé que ce fait peut provenir d'un tiers, par exemple une irruption inopinée d'un usager sur la chaussée ; de la défaillance d'un dispositif embarqué, en lien ou pas avec une fonction automatisée ; ou de toute autre cause.

1ère Partie. L'enregistreur de données, un objet technique propice à l'établissement de la preuve ?

Il s'agit de déterminer les conditions juridiques qui permettront à des enregistreurs de contribuer à la preuve de la commission d'une infraction à la réglementation routière et/ou d'un ou plusieurs faits qui ont contribué à la survenance d'un accident et de les affecter à leurs auteurs respectifs afin d'imputer les responsabilités (A) en produisant des données techniques dont la qualité doit fournir au juge des éléments fiables pour asseoir sa décision (B).

A. Prouver et imputer les responsabilités

Le droit actuel est-il suffisant pour établir les responsabilités en cas d'implication d'un véhicule automatisé et connecté dans un accident et pour permettre une répartition équitable de la charge finale de l'indemnisation ? D'autre part, à qui imputer les infractions, qu'il s'agisse de blessures ou homicides involontaires ou simplement d'infractions à la réglementation sur la circulation routière ? Le « conducteur » doit-il répondre seul pénalement de ces infractions ? Après avoir rappelé quelques principes généraux relatifs aux responsabilités (1°), nous préciseront certaines règles de preuve en droit interne, et notamment celle de la liberté de la preuve (2°).

1° Véhicule automatisé et connecté : le droit est-il suffisant pour établir les responsabilités ?

Un accident de la circulation peut générer divers contentieux, civil, pénal, administratif. Avec le développement des systèmes de transport intelligents et du véhicule automatisé aucune responsabilité ne saurait être écartée *a priori*, surtout si des négligences graves et répétées ont été constatées dans l'activité de conduite des uns ou dans l'activité professionnelle des autres. Mais le droit actuel permet-il de couvrir toutes les situations ?

a) *L'indemnisation des victimes d'accidents de la route en France, quelques rappels*

En droit français, l'indemnisation des victimes d'un accident de la route est fondée sur l'implication d'un véhicule. Une obligation d'indemnisation pèse sur son conducteur ou son gardien (généralement le titulaire du certificat d'immatriculation) sans référence à une faute[2]. Cette 1ère étape n'exclut pas la recherche de responsabilités dans une seconde phase, par la voie des recours exercés par la ou les personnes physiques ou morales qui ont indemnisé les victimes. Différents fondements sont possibles[3], décrits par ailleurs[4] qui permettent le déploiement de responsabilités « en cascade ».

L'administration de son côté peut être appelée en indemnisation par exemple,

- si des informations devaient être délivrées par une infrastructure routière connectée et qu'elles ne l'ont pas été, ou encore si les informations fournies étaient fausses ou incomplètes (base de données des vitesses réglementaires incomplète ou erronée ; défaut de communication ; …) ;
- si un marquage au sol était absent ou illisible pour le système.

Le cadre juridique utilisé sera très probablement fondé sur la théorie du « défaut d'entretien normal ».

L'une des failles des mécanismes actuels de responsabilité à fin d'indemnisation d'un conducteur-victime se niche dans le risque de limitation ou d'exclusion de toute indemnisation de ses propres dommages corporels, notamment lorsqu'il est seul en cause, propriétaire de son véhicule et que sa faute est considérée comme contributive à la production des dommages, voire comme la cause exclusive de l'accident. Cette situation pourrait se rencontrer plus fréquemment avec le déploiement des véhicules à conduite déléguée, tout particulièrement en niveau 3 de la norme SAE lorsqu'il doit reprendre le contrôle du véhicule en situation d'urgence et qu'il n'y parvient pas. Ce fait pourrait être considéré comme fautif alors qu'il a pu être confronté à une situation imprévisible et irrésistible à laquelle il n'a pas été en capacité de réagir de manière appropriée. Dans l'hypothèse où une réforme du droit de la responsabilité civile ne comblerait pas cette lacune, un conducteur-victime pourrait être confronté à ce type de situation juridique[5].

[2] Loi du 85-877 du 5 juillet 1985 (art. 1er). La charge de l'indemnisation pèse sur les assureurs, mais nous n'aborderons pas dans ce document les points concernant les assurances et faisons simplement état des principes juridiques de responsabilités. V. Vingiano-Viricel, I., 2018 ; Noguéro D., 2017 ; Guilbot M., 2018a.
[3] Responsabilité civile délictuelle ou contractuelle, responsabilité du fait des produits défectueux.
[4] Guilbot & Pflimlin, 2017 ; Guilbot & al. 2010 ; Larcher, 2010 ; et références citées dans ces textes.
[5] Un projet, présenté par le Gouvernement en mars 2017, n'est pas à ce jour déposé devant le Parlement.

Du côté de la responsabilité de l'administration, le juge administratif considère la prévisibilité du risque pour un conducteur "normalement attentif" ce qui a pour effet là encore de diminuer ou d'exclure son droit à indemnisation[6].

b) Le responsable pénal de l'infraction

En matière pénale, plusieurs situations sont à considérer : l'infraction routière ; la responsabilité pénale pour les blessures ou homicides involontaires en cas d'accident. En toutes circonstances, chaque acteur de la scène pénale est responsable de ses propres faits (c. pénal, art. 121-1). Le droit interne nous semble suffisant pour apprécier les responsabilités dans de nombreuses situations.

- D'une part, le conducteur d'un véhicule est responsable pénalement « des infractions commises par lui dans la conduite dudit véhicule » (c. route, art. L.121-1, al.1) mais la loi a ouvert une brèche vers d'autres responsables, selon les circonstances et la nature des infractions, comme l'employeur (même art. al.2) ou le titulaire du certificat d'immatriculation (art. L.121-2 et L.121-3 ; v. aussi, entre autres, l'article R. 121-6). Il ne s'agit néanmoins pas d'une responsabilité pénale mais d'une responsabilité pécuniaire.
- D'autre part, en cas d'accident donc de blessures ou homicides involontaires, la grille de lecture fournie par le code pénal offre au juge les moyens d'agir en mobilisant les notions de diligences normales, de causalité directe ou indirecte (c. pénal, art. 121-3) et la possibilité d'exonérer la responsabilité du conducteur par la contrainte physique externe lorsque la situation était telle qu'il lui était raisonnablement difficile de reprendre le contrôle d'une tâche essentielle pour répondre à la situation d'urgence[7].

Encore faut-il imputer les faits reprochés, et c'est bien là que se situe la difficulté avec le véhicule « autonome ». A cet égard, la qualification de véhicule *automatisé* adoptée par des experts[8] ou la définition portée en France par la réglementation relative aux expérimentations de véhicule à *délégation de conduite, totale ou partielle*, favorisent l'analyse. Cette notion offre une grille de lecture pour déterminer la répartition des tâches au moment des faits, renforcée par la catégorisation des fonctions automatisées (les ACSF pour *Automatically Commanded Steering Function*, telles qu'en cours de définition par la réglementation technique internationale des véhicules) et leur niveau d'automatisation au sens de la normalisation SAE de 2016[9]. Cette lecture pourra être transcrite dans les systèmes techniques appelés à enregistrer les informations nécessaires à l'établissement des éléments de preuve. Ces éléments devront être examinés par le juge à la lumière du droit applicable et de la mise en œuvre du principe de liberté de la preuve.

2° La liberté de la preuve en droit interne

La liberté de la preuve prévaut en droit interne, en matière civile (c. proc. civile, art. 1358) et en matière pénale (c. proc. pénale, art. 427).

Cette liberté est en quelque sorte une contrepartie du droit au procès équitable visé par la Convention Européenne de Sauvegarde des droits de l'Homme et des Libertés Fondamentales. Ce droit est ainsi exprimé : « *Toute personne a droit à ce que sa cause soit entendue équitablement, publiquement et dans un délai raisonnable, par un tribunal indépendant et impartial, établi par la loi, qui décidera, soit des contestations sur ses droits et obligations de caractère civil, soit du bien-fondé de toute accusation en matière pénale dirigée contre elle* […] » (art. 6). Principe du contradictoire expressément inscrit dans le code de procédure pénale depuis 2000 (art. préliminaire).

a) Les règles de preuve en matière civile

Le droit de la preuve est codifié (v. tableau ci-dessous pour les principaux articles). La partie qui invoque un fait au soutien de sa prétention doit en apporter la preuve (c. civil, art. 1353 ; c. proc. civ. art. 9). Son adversaire peut, de son côté, apporter la preuve qu'il a exécuté l'obligation dont le non-respect lui est reproché. Par exemple, le conducteur (ou son assureur) qui aura été obligé à l'indemnisation des victimes d'un accident pourrait invoquer le dysfonctionnement d'une fonction automatisée sur le véhicule et exercer un recours contre le constructeur automobile. Ce dernier pouvant alors prouver qu'il a bien respecté les règles techniques de conception du système.

---

http://www.justice.gouv.fr/publication/Projet_de_reforme_de_la_responsabilite_civile_13032017.pdf

[6] Guilbot M. & al. 2010 préc. ; Guilbot & Pflimlin, 2017 préc.

[7] C. pénal, art. 122-2 : *« N'est pas pénalement responsable la personne qui a agi sous l'empire d'une force ou d'une contrainte à laquelle elle n'a pu résister*. ». Pour une affaire concernant le dysfonctionnement d'un régulateur de vitesse, v. TC Nantes, 15 décembre 2008. Jugement confirmé CA Rennes, 17 mars 2010.

[8] Notamment ceux participant aux travaux de l'ECE-ONU.

[9] Sur cette approche, v. Guilbot, 2018b.

C. civil, art. 1353 : « Celui qui réclame l'exécution d'une obligation doit la prouver.

Réciproquement, celui qui se prétend libéré doit justifier le paiement ou le fait qui a produit l'extinction de son obligation. »

Art. 1354 : « La présomption que la loi attache à certains actes ou à certains faits en les tenant pour certains dispense celui au profit duquel elle existe d'en rapporter la preuve.

Elle est dite simple, lorsque la loi réserve la preuve contraire, et peut alors être renversée par tout moyen de preuve ; elle est dite mixte, lorsque la loi limite les moyens par lesquels elle peut être renversée ou l'objet sur lequel elle peut être renversée ; elle est dite irréfragable lorsqu'elle ne peut être renversée »

Art. 1358 : « **Hors les cas où la loi en dispose autrement**, **la preuve peut être apportée par tout moyen**. »

Art. 1382 : « Les présomptions qui ne sont pas établies par la loi, sont laissées à l'appréciation du juge, qui ne doit les admettre que si elles sont graves, précises et concordantes, et dans les cas seulement où la loi admet la preuve par tout moyen. »

C. proc. civile, art. 9 : « Il incombe à chaque partie de prouver conformément à la loi les faits nécessaires au succès de sa prétention. »

Art. 10 : « Le juge a le pouvoir d'ordonner d'office toutes les mesures d'instruction légalement admissibles »

Mais entre preuve légale (notamment pour les actes juridiques) et preuve libre (notamment pour les faits juridiques), la mise en œuvre jurisprudentielle peut sembler ambiguë alors qu'elle joue un rôle prépondérant. En effet, la distinction opérée par le code civil (art. 1358) reste floue, et les parties peuvent produire toutes les preuves nécessaires au soutien de leur action, puisque la preuve peut être apportée par « tout moyen », mais sous réserve des exceptions légales et de la proportionnalité entre les intérêts en présence (nécessité de cette preuve au regard du droit au procès équitable v/ respect de la vie privée)[10].

L'accident étant un fait juridique, le juge dispose d'une marge d'appréciation pour prendre sa décision sur les causalités. Ce qui importe pour la problématique étudiée ici comme nous le verrons plus loin.

b) Les règles de preuve en matière pénale

Tout mode de preuve des faits reprochés est admis pour établir la réalité de l'infraction et l'imputabilité des faits à leur auteur. L'auteur présumé pourra toutefois apporter des éléments de preuve de son innocence. Le juge décide d'après son intime conviction, en appréciant les éléments contradictoirement débattus devant lui (c. proc. pénale, art. 427).

C. proc pénale, art. 427 : « Hors les cas où la loi en dispose autrement, **les infractions peuvent être établies par tout mode de preuve** et **le juge décide d'après son intime conviction.**

Le juge ne peut fonder sa décision que sur des preuves qui lui sont apportées au cours des débats et contradictoirement discutées devant lui. »

La liberté de la preuve est impactée par le principe de loyauté évoqué en 2ème partie.

B. La preuve technique et l'intégrité des données produites

Si le recours à la preuve technique est admis, sa valeur dépend la fiabilité du système utilisé (1°). La qualité des données peut notamment être compromise dans un système connecté, fragilisé par les risques cyber et l'incertitude éventuelle des résultats produits par des algorithmes (2°). La question de l'intégrité des données pose ainsi celles de la fiabilité des outils techniques et de la pertinence scientifique des méthodes d'analyse adoptées par les experts.

1° L'apport de données techniques ou scientifiques

a) Le recours aux preuves techniques et scientifiques

Le recours à la production de preuves techniques et scientifiques permet d'éclairer le juge pour forger sa conviction et prendre sa décision.

Des systèmes techniques, comme pourraient l'être des enregistreurs de données embarqués, permettent de favoriser la recherche et la constatation des infractions dans le domaine routier : pour les infractions liées à la conduite en état alcoolique, après usage de substances ou plantes classées comme stupéfiants ou encore à la réglementation sur la vitesse. Les bases juridiques dans ces champs d'application pourront servir de lignes directrices pour le déploiement d'enregistreurs.

[10] C. civil. art. 1358 ; Civ.1, 5 avril 2012 n°11-14177. Sur la preuve en matière civile, v. Vergès 2017. *Obs. les décisions mentionnées Civ.1 sont des arrêts de la 1ère chambre civile de la Cour de Cassation*.

L'homologation et la vérification périodique du système technique garantissent son bon fonctionnement et la fiabilité des résultats. Les textes réglementaires relatifs à la constatation des infractions concernant les excès de vitesse ou la conduite en état alcoolique mentionnent l'exigence de l'homologation des appareils de contrôle[11] ou de vérification de l'alcoolémie par l'air expiré (éthylomètres)[12]. Le contrôle préalable de l'alcoolémie par air expiré doit quant à lui être réalisé par des appareils (éthylotests) répondant aux exigences fixées par décret, notamment à des conditions de conformité à une norme constatées par un organisme accrédité et indépendant[13].

b) La portée de la preuve technique

Lorsque le procès-verbal de constatation des faits rend compte de la conformité des appareils de contrôle, le juge ne peut pas prononcer une relaxe au motif du doute[14]. Mais la preuve technique peut être contredite. Par exemple, les constatations réalisées à l'aide d'appareils automatiques de la vitesse ne répondant pas aux critères requis peuvent être contredites par une preuve contraire (c. route, art.R.130-11-8°).

Ainsi l'homologation des enregistreurs, et/ou une certification de conformité à la réglementation par un organisme accrédité, permettra de rapporter des éléments de preuve *a priori* incontestables. Par exemple pour identifier la tâche défaillante au moment des faits reprochés, éventuellement son auteur.

La preuve technique produite pourrait cependant ne pas établir avec certitude la réalité des faits ni le lien de causalité entre ces faits et la survenance d'un accident ou la commission d'une infraction.

2° Les insuffisances des preuves techniques ou scientifiques

L'emploi d'un moyen technique (par ex. un cinémomètre) n'est pas le seul mode légal de preuve d'une contravention (en l'occurrence d'un d'excès de vitesse) : les juges peuvent fonder leur conviction tant sur les procès-verbaux de police ou de gendarmerie que sur des présomptions dont ils apprécient la force probante[15]. Ils doivent notamment être en mesure d'apprécier la qualité des données fournies par le système. Ils peuvent aussi, en cas d'incertitude scientifique ou technique et dans cette hypothèse en matière civile, adosser leur intime conviction sur des présomptions de causalité.

a) L'exigence de données pertinentes et disponibles

Les enregistreurs embarqués posent un problème supplémentaire (par rapport à d'autres preuves techniques) en raison de la connectivité et des risques d'atteintes à la qualité des données ou des résultats fournis.

Plusieurs circonstances peuvent affecter la qualité et la disponibilité des données : la cyber sécurité des systèmes joue à cet égard un rôle essentiel pour entraver les risques, comme l'effacement, la falsification, la dénaturation de certaines données par un tiers malveillant ou par une partie prenante impliquée dans un contentieux (le conducteur, un organisme chargé de la maintenance ou le constructeur, éventuellement à distance). Ces atteintes pourraient porter atteinte à la fiabilité des résultats produits et impacter la décision judiciaire. Dans le même ordre d'idée (fiabilité des résultats), le choix des données enregistrées est essentiel pour garantir un résultat conforme à la réalité[16].

La durée de conservation des données est également un paramètre à prendre en compte. Certains éléments sont déjà proposés par le droit (v. 2ème Partie). Il nous semble que, en cas d'accident, les délais de conservation -en archivage au sens légal- doivent être compatibles avec les délais de prescription des actions, et l'utilisation des données devra respecter le principe de finalité posé par la loi en matière de protection des données personnelles (RGPD, loi du 6 janvier 1978 modifiée).

[11] Vitesse, c. route, art.R.130-11.8°, arrêté du 13 oct. 2004 modifié portant création du système de contrôle automatisé.
[12] C. route, art. R.234-4. Les vérifications peuvent également être réalisées par une analyse de sang.
[13] Décret 2008-883 du 1er septembre 2008 relatif aux éthylotests électroniques.
[14] Crim. 18 mars 2009 n° 08-87925 et n° 08-87926. *Obs. les décisions mentionnées Crim. sont des arrêts de la Chambre Criminelle de la Cour de Cassation.*
[15] Crim., 19 avril 1988, n° 87-83559 ; v. aussi Crim, 18 septembre 2007, n° 06-89496.
[16] V. Schneps et Colmez, 2015.

b) Une difficulté : la preuve du lien de causalité

La preuve de l'infraction routière -fusse-t-elle établie avec certitude[17]- ne permet pas, à elle seule, à établir la preuve d'un lien de causalité avec l'accident et avec les préjudices subis par la victime. Il en a ainsi été jugé par l'Assemblée Plénière de la Cour de Cassation à propos de l'état alcoolique du conducteur. Il résulte de l'absence de certitude du lien de causalité que la faute -ici l'infraction de conduite en état alcoolique- n'affecte pas le droit à réparation du conducteur pour ses propres dommages[18].

D'autre part, la vérité judiciaire se détache parfois de la vérité scientifique si celle-ci n'est pas solidement établie. Face à l'incertitude scientifique, une « présomption judiciaire » peut alors jouer un rôle actif sur la décision. De nombreux débats jurisprudentiels et doctrinaux sur le lien de causalité entre les vaccinations contre l'hépatite B et la sclérose en plaques ont démontré que le juge peut adosser sa décision à des indices graves, précis et concordants pour imposer l'indemnisation des victimes si aucune autre cause n'a pu être identifiée[19]. Si l'application de cette jurisprudence ne semble *a priori* pas nécessaire en cas d'accident de la route, les victimes étant indemnisées comme nous l'avons indiqué plus haut, ne pourrait-elle pas venir au secours du conducteur victime non indemnisé, par exemple en raison d'un défaut de reprise en main sur un niveau 3 ?

Observons que l'utilisation des données issues des enregistreurs doit être exclusivement réservée à apprécier chaque cas d'espèce et ne doit pas permettre aux experts d'appuyer une démonstration sur des corrélations réalisées à partir de l'analyse de données massives pour en déduire des causalités[20].

2ème partie. Des modèles acceptables pour préserver tous les intérêts en présence

Le droit à la preuve doit être confronté aux droits fondamentaux des personnes physiques portés par le droit à un procès équitable et la protection des données personnelles et de la vie privée. Des principes essentiels doivent être respectés : débat contradictoire, loyauté de la preuve, principes de nécessité, de proportionnalité, de minimisation des données. Nous aborderons ces questions à partir de l'analyse de la loyauté de la preuve (A) avant d'esquisser des solutions sur la base du contexte juridique qui se dessine notamment pour l'Europe et en France (B).

A. Loyauté de la preuve

L'un des points majeurs à étudier sera donc ici la recevabilité de la preuve constituée au mépris des droits cités et notamment à l'insu de la personne concernée. Donc la recevabilité de la preuve déloyale (1°) éclairée par des solutions dégagées par les juges aux Etats-Unis (2°).

1° La recevabilité de la preuve déloyale en droit interne et ses limites

La jurisprudence admet dans certaines circonstances des preuves recueillies de manière déloyale. Mais elle apprécie différemment leur recevabilité selon qu'elles ont été obtenues par une partie au procès (a) ou par une autorité publique (b). Des illustrations peuvent être tirées de décisions judiciaires portant sur des enregistrements audio ou sur des interceptions téléphoniques[21]. En outre, les données collectées par des moyens techniques d'enregistrements sont souvent, y compris lorsqu'elles ont vocation à être produites comme moyens de preuve, des données personnelles relatives aux personnes contre lesquelles elles sont invoquées. Or, les principes de loyauté et de licéité des traitements de ce type de données sont posés par la législation sur la protection des données personnelles[22].

---

[17] Rappelons en effet qu'en matière pénale, la certitude du lien de causalité entre les faits reprochés et les dommages doit être établie, que ce lien soit direct ou indirect

[18] C. Cass., Ass. Plén. 6 avril 2007 : pourvoi n°05-15.950, MACIF c/ M.X. ; pourvoi n°05-81.350, GROUPAMA c/ M.X. Ceci n'excluant pas la condamnation du conducteur pour l'infraction de conduite en état alcoolique.

[19] Ces indices sont soumis à l'appréciation des juges du fond au regard des éléments de faits ; ils sont parfois difficiles à établir. CJUE, 21 juin 2017 n°621/15 ; Civ.1 18 octobre 2017 (2 arrêts n°14-18118 et n°20791) et 20 décembre 2017 n°16-11267. Si la démarche est parfois nécessaire pour permettre une indemnisation de certaines victimes, les juges doivent apprécier chaque situation *in concreto* (Civ.1, 10 juillet 2013 n°12-21314).

[20] Sur les risques d'erreurs judiciaires, v. Schneps et Colmez, 2015 préc.

[21] Les jurisprudences citées sont celles du droit interne mais les propos pourraient largement être enrichis par de nombreuses décisions de la Cour Européenne des Droits de l'Homme, rendues aux visas des articles 6 (droit au procès équitable) ou de l'article 8 (droit au respect de la vie privée et familiale) de la Convention européenne visée plus haut (p. 3, 2°). Ces textes sont pris en compte par la Cour de Cassation.

[22] RGPD, art. 5-1° ; loi 68-17 du 6 janvier 1978, art. 6-1° et art. 4 1° dans sa version issue de l'ordonnance du 12 décembre 2018 applicable, au plus tard, au 1er juin 2019.

a) La preuve produite par une partie au procès

Les enregistrements réalisés par des particuliers à l'insu des personnes concernées sont recevables par le juge pénal[23] à l'exclusion des cas où les questions auraient préalablement été écrites par un enquêteur[24]. Cependant, ils doivent pouvoir être discutés de manière contradictoire lors de débats[25].

En matière civile, une preuve par enregistrement est recevable lorsque la personne concernée est informée de l'enregistrement[26]. Il en va différemment en cas d'enregistrement à son insu, d'atteinte à sa vie privée ou à d'autres secrets[27]. Ainsi, ont été rejetées des preuves issues de l'enregistrement d'une conversation téléphonique privée effectué à l'insu de la personne (procédé déloyal[28]), d'un traitement automatisé de données personnelles non déclaré à la CNIL[29], d'un dispositif de surveillance dont la durée et l'ampleur se prolongent dans le temps, ce qui porte atteinte de manière disproportionné à la vie privée des personnes[30]. Sur ce dernier point, les juges apprécient librement la proportionnalité entre l'atteinte aux droits de la personne et le respect du droit à la preuve[31].

Par ailleurs, les parties utilisant des enregistrements de manière déloyale pour faire condamner l'autre partie pourraient être poursuivies et condamnées pour l'utilisation de données privées ainsi collectées sans consentement des personnes concernées (c. pénal, art.226-1) ou pour atteintes aux droits des personnes résultant de traitements informatiques réalisés de manière illégale (c. pénal, art.226-16 et s.)[32]. Les parties produisant ces enregistrements, particulièrement les personnes morales, pourraient se voir appliquer par les autorités de régulation les sanctions prévues par le RGPD[33]. Ce risque juridique pourrait concerner les personnes morales parties prenantes dans la conception, la fabrication et la maintenance du véhicule. Par exemple par la production des données enregistrées pour d'autres finalités que leur production dans un contentieux (comme la maintenance du véhicule) voire collectées et conservées à l'insu du conducteur et/ou du gardien du véhicule.

b) Les autorités publiques et la constitution de preuve a priori

La constitution de preuve de manière illicite ou déloyale par une partie privée avec la participation d'une autorité publique, ou directement par une autorité publique, n'est *a priori* pas recevable. Elle porte atteinte au principe du procès équitable lorsque l'intervention des enquêteurs a pour objet de susciter l'infraction ou de contourner les règles de procédures, que la preuve ait été obtenue directement ou indirectement par cette autorité. Ont ainsi été déclarées irrecevables des preuves constituées par les forces de l'ordre par l'enregistrement de conversations de gardés à vue, à leur insu, pendant les périodes de repos entre les auditions[34] ou des enregistrements téléphoniques[35]. Sera également irrecevable une preuve produite à l'aide d'enregistrements clandestins effectués par une personne privée partie au procès, mais avec la participation de représentants de l'autorité publique. Il en a ainsi été jugé dans une affaire où les enquêteurs avaient été informés par le plaignant de lieux et heures de rendez-vous, étaient restés en contact avec lui pendant les conversations et s'étaient fait remettre les enregistrements à l'issue des rendez-vous pour les retranscrire sur procès-verbal. Ces stratagèmes ont permis ensuite l'interpellation de la personne poursuivie[36].

---

[23] Crim. 6 avril 1993 n°93-80184 ; Crim. 13 juin 2001 n°00-85580 (enregistrements téléphoniques).
[24] Crim. 12 juin 1952, Bull. Crim. n°153 (cité par Wallon, 2017).
[25] Crim. 31 janvier 2012 n°11-85464.
[26] Soc. 6 février 2013, n°11-23738. *Obs. les décisions mentionnées Soc. sont des arrêts de la Chambre Sociale de la Cour de Cassation.*
[27] Par exemple l'atteinte à certains secrets comme le secret médical.
[28] C. Cass. Assemblée Plénière, 7 janvier 2011 n° 09-14316 et 09-14667.
[29] Soc., 8 octobre 2014 n° 13-14991.
[30] Civ. 1, 25 février 2016 n°15-12403. Sur le caractère disproportionné de la méthode utilisée par rapport aux intérêts en présence, v. aussi Civ. 1, 5 juillet 2017 n° 16-22183, BICC 874
[31] Civ. 1. 22 septembre 2016 n°15-24015. Sur le « contrôle de proportionnalité » ou la « balance des intérêts » v. par exemple Saint-Paul, 2016. Pour le traitement de données personnelles de manière licite, v. l'obligation légale de procéder à cette analyse de proportionnalité dans le cas de l'intérêt légitime d'un responsable de traitement, à l'exclusion de l'exercice de leur mission par les autorités publiques (loi 78-17 du 6 janvier 1978, art. 5-6° pour la version à venir en juin 2019 et art. 7-5° pour la version en vigueur).
[32] Cette affirmation pouvant être modérée pour les particuliers (personnes physiques) qui bénéficient d'une sorte de « fait justificatif » afin de pouvoir porter cette preuve à l'appui de leur défense.
[33] Pour une brève analyse de l'application de la législation protectrice des données personnelles dans une démarche de recherche fondée sur une collecte réalisée à l'aide d'EDR, v. Guilbot, Serre & Ledoux, 2016. V. aussi Kermorgant, 2017.
[34] C. Cass. Assemblée Plénière 6 mars 2015, arrêt n°617, pourvoi n°14-84339, Bull. AP n°2.
[35] Crim. 11 juillet 2017 n°17-80313.
[36] Crim. 20 septembre 2016 n°16-80820 : obtention indirecte et déloyale de la preuve.

Mais le juge du fond apprécie librement la qualité de la participation de l'autorité publique à l'obtention des preuves (absence ou présence de participation)[37]. Cette précision, apportée par l'Assemblée Plénière de la Cour de Cassation dans l'espèce précédemment citée, a permis de considérer que les stratagèmes en question n'avaient pas eu pour effet de rendre irrecevables les enregistrements : dans les faits de l'espèce, il pouvait être admis que l'action des enquêteurs pouvait ne pas être qualifiée de participation active à la collecte déloyale de la preuve (appréciation *in concreto* de la situation).

Le juge apprécie aussi la légalité de cette participation. Sera ainsi licite la production de preuves collectées à l'insu des personnes lorsqu'il s'agit, dans le respect des règles posées par la procédure pénale, de révéler l'existence d'agissements délictueux ou d'empêcher la commission de tels actes. Ce sera le cas pour des écoutes ou des interceptions téléphoniques obtenues sans artifice ni stratagème sur instruction et sous contrôle d'un juge, débattues contradictoirement au cours de la procédure. La licéité a même été admise alors que les enregistrements de conversations téléphoniques avaient été réalisés à partir d'un téléphone introduit par un détenu de manière illégale dans un établissement pénitentiaire[38]. Une analyse plus approfondie devrait tenir compte de l'application de la directive (UE) 2016/680 du 27 avril 2016 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les autorités compétentes à des fins de prévention et de détection des infractions pénales, d'enquêtes et de poursuites en la matière ou d'exécution de sanctions pénales, et à la libre circulation de ces données. Des illustrations pourraient aussi être puisées dans l'application des dispositions légales concernant la géolocalisation (pour le droit interne : c. proc. pénale, art.230-32 et s.[39]).

2° L'EDR et la loyauté de la preuve aux Etats-Unis

Aux Etats-Unis, plus de 90% des véhicules vendus sur le territoire sont équipés d'EDR[40]. Il est ainsi intéressant d'étudier la manière dont les tribunaux américains ont abordé la preuve constituée par ce dispositif, les Etats-Unis étant en effet dotés d'une jurisprudence fournie en la matière.

Cette jurisprudence s'appuie sur une disposition spécifique de la Constitution : le Quatrième Amendement qui interdit les perquisitions et les saisies non motivées visant des citoyens, et la délivrance de mandat à cet effet sans présomption sérieuse.

> *« Le droit des citoyens d'être garantis dans leurs personne, domicile, papiers et effets, contre les perquisitions et saisies non motivées ne sera pas violé, et aucun mandat ne sera délivré, si ce n'est sur présomption sérieuse, corroborée par serment ou affirmation, ni sans qu'il décrive particulièrement le lieu à fouiller et les personnes ou les choses à saisir. »*

a) *L'attente raisonnable de protection de la vie privée*

Dans une affaire *Smith v. Maryland* (1979), la Cour Suprême a jugé que l'application du Quatrième Amendement dépend du caractère justifiable, raisonnable, de l'attente légitime de protection que peut attendre le citoyen américain[41]. La Cour exige donc que le tribunal détermine en premier lieu si la personne qui revendique la protection du Quatrième Amendement a une attente raisonnable de respect de sa vie privée dans l'objet recherché.

Nous pouvons en déduire que si le propriétaire d'un véhicule n'a pas cette attente pour les informations contenues dans un EDR, l'acquisition de ces données n'est pas une perquisition et les considérations liées au Quatrième Amendement ne s'appliquent pas. Cette analyse laisse néanmoins une marge d'appréciation importante au juge : il peut s'avérer délicat (voire impossible) d'apprécier si une personne ou la société a ce type d'attente ou pas au regard du dispositif mis en place. La question principale à se poser est donc la suivante : les automobilistes peuvent-ils avoir une attente « raisonnable » de respect de leur vie privée dans l'usage qui sera fait des données contenues dans un EDR ?

---

[37] C. Cass. Assemblée Plénière, 10 novembre 2017, arrêt n°634, pourvoi n° 17-82028.

[38] Crim. 14 avril 2015 n°14-87914, Bull. Crim. n°87.

[39] Dispositions qui n'excluent pas l'irrecevabilité de la preuve si la mise en œuvre du dispositif s'avère disproportionnée au regard des droits fondamentaux de la personne. Crim. 27 mars 2018 n°17-85603

[40] En décembre 2012, la *National Highway Traffic Safety Administration* (NHTSA) propose une norme élargie qui imposerait l'installation des EDR sur tous les véhicules légers vendus aux États-Unis après le 1er septembre 2014. Lors du passage du texte devant la Chambre des Représentants, les dispositions concernant les EDR avaient été supprimées.

[41] *Supreme Court of the United States, S. v. Maryland*, N°442 U.S. 735 (1979)

En outre, si un EDR est regardé comme un dispositif de sécurité au regard du *Motor Vehicle Safety Act* de 1966, les données qu'il contient pourraient présenter un intérêt public. Un propriétaire ne pourrait pas nécessairement avoir un « droit supérieur » à cet intérêt public. Ainsi, dans une affaire *New York v. Class*[42], la Cour Suprême des Etats-Unis affirmait qu'il n'y avait pas d'attente raisonnable de vie privée vis-à-vis du VIN (*Vehicle Identification Number*)[43] car celui-ci jouait un rôle important pour le gouvernement dans la régulation automobile.

Si les EDR sont considérés comme des dispositifs jouant un rôle important dans la régulation de la sécurité routière, notamment pour éclairer les contentieux, l'attente raisonnable de vie privée dans les données EDR au regard du Quatrième Amendement ne pourrait alors pas prévaloir sur cet intérêt public qui lui serait supérieur.

b) La protection des données et la nécessité d'un motif raisonnable pour leur collecte

Plus récemment, en Californie, l'affaire *People v. X.*[44] (2011) développe l'aspect lié aux EDR à propos d'un accident mortel de la circulation. La Cour d'Appel du Sixième District de Californie énonce dans cette décision que le défendeur a une attente raisonnable de respect de la vie privée vis-à-vis des données contenues dans l'EDR de son véhicule : les attentes subjectives et raisonnables d'un automobiliste en matière de confidentialité à l'égard de son propre véhicule englobent les données numériques contenues dans l'EDR du véhicule. Ainsi, ces données sont protégées par le Quatrième Amendement, elles ne pourront donc pas être recherchées et saisies sans mandat de perquisition.

Mais ce dernier ne serait néanmoins pas nécessaire si, au moment de la recherche, les agents ont des motifs raisonnables de croire qu'ils trouveront des éléments de preuve pertinents relatifs à une infraction avant qu'ils ne commencent leur saisie. La Cour d'Appel a jugé que les données EDR du véhicule de X. n'étaient pas admissibles parce que les agents police n'avaient pas de cause probable, de motif raisonnable, lorsqu'ils ont téléchargé les données (la demande du procureur du district n'était pas justifiée).

Au regard de cette décision, nous pouvons penser que les données EDR seront protégées à l'avenir contre des recherches non justifiées au regard du Quatrième Amendement en Californie. Les autorités enquêtant sur une infraction auront besoin d'un mandat de perquisition motivé ou ils devront anticiper le résultat possible de la production des données contenues dans l'EDR avant de les télécharger.

Plus récemment, et en prenant l'exemple d'un autre objet connecté devenu d'utilisation quotidienne, le smartphone, la Cour Suprême des Etats-Unis a invalidé le 22 juin 2018 la saisie des données de géolocalisation des téléphones portables sans mandat de perquisition. Le motif avancé par la Cour est le suivant : toute personne dispose d'une attente raisonnable en matière de vie privée vis-à-vis des données générées par son téléphone mobile[45]. L'accusé, suspecté d'avoir commis des infractions violentes, avait vu ses données mobiles de géolocalisation transmises aux autorités judiciaires sur une période de 127 jours. Un téléphone portable étant un dispositif très intrusif du point de vue de la vie privée, il peut être assimilable à un mouchard (beaucoup de personnes en effet se séparent très rarement de leur téléphone). Par comparaison, puisqu'une personne peut se déplacer sans son véhicule, les données EDR pourraient apparaître comme moins intrusives au regard de la vie privée.

La Cour semble donc laisser ainsi la porte ouverte à l'utilisation du Quatrième Amendement avec les différents dispositifs technologiques tout en rappelant sa portée limitée : « *Our decision today is a narrow one* ».

B. Esquisses de solutions

Le déploiement d'enregistreurs peut prendre exemple sur l'encadrement de l'eCall par le droit communautaire (service d'appel d'urgence aux secours en cas d'accident) et les modalités techniques en découlant (1°). Les propositions actuelles concernant les enregistreurs n'en sont pas fondamentalement éloignées, au moins dans les dispositions prévues pour protéger les droits des personnes au regard de leurs données personnelles et de leur vie privée (2°).

[42] *Supreme Court of the United States, New York v. Cass*, N° 475 U.S.106 (1986)
[43] Ce n°, en tant que n'° de série unique d'un véhicule, est considéré par la CNIL comme une donnée personnelle.
[44] *The California Sixth District Court of Appeal, People v. X.*, H034305 (2011)
[45] *Supreme Court of the United States, C. v/ US*, n°16-402, 585U.S. 2018. Cayrou, 2018.

1° L'eCall comme modèle juridique ?

a) Un modèle technique encadré par le droit

Le système eCall est encadré par le droit communautaire qui distingue deux dispositifs : l'eCall par appel au 112 en cas d'accident, qualifié de service public d'intérêt général, et le TPS eCall, qualifié de service optionnel à valeur ajoutée. Trois Règlements communautaires en posent les bases juridiques. Alors que le premier définit le cadre pour la réception du déploiement de l'eCall[46], les deux autres contiennent des dispositions spécifiques relatives à la protection des données personnelles des utilisateurs[47]. Ces textes fondent le système d'appel au secours d'urgence sur une obligation légale, imposée aux constructeurs automobiles pour les nouveaux véhicules des séries M1 et N1, depuis le 31 mars 2018 mais encadrent très strictement les systèmes pour garantir la protection des données personnelles des conducteurs. Par ailleurs, sont applicables les dispositions du RGPD et elles ne sont pas exclues pour le service optionnel.

b) Un modèle protecteur des droits des utilisateurs

Les Règlements cités mettent en lumière le principe de minimisation des données, dans un objectif de protection des données personnelles et de la vie privée des conducteurs : « *(…) l'ensemble minimal de données envoyées par le système eCall embarqué fondé sur le numéro 112 comprend* ***les informations minimales requises pour un traitement approprié*** *des appels d'urgence. (…)* » (Considérant 21). Les données susceptibles d'être récoltées doivent être en rapport avec la finalité du traitement et exclusivement traitées aux fins de la satisfaire. Cette exigence est affirmée dans le corps du texte « *le MSD transmis par le système eCall embarqué fondé sur le numéro 112 comprend uniquement les informations minimales visées dans la norme EN 15722 :2011 (…). Aucune donnée supplémentaire n'est transmise par le système eCall* (…) » (art. 6.8). Le principe de minimisation est repris dans le Règlement d'exécution 2017/78 (considérant 6) et la liste des données collectées est fournie dans la documentation technique remise à l'utilisateur du véhicule (annexe 1 partie 3). Le Règlement délégué 2017/79 fixe les exigences techniques et les essais pour la réception des équipements, parmi lesquels ceux relatifs à l'ensemble minimal des données (MSD)[48].

Dans une approche comparable à celui du principe de minimisation des données posé par l'Union Européenne, la *National Highway Traffic Safety Administration* (NHTSA), l'agence de sécurité routière américaine, a imposé aux constructeurs automobiles la standardisation des types de données collectées dans les EDR afin d'uniformiser les différents formats retenus[49].

Le dispositif juridique européen met aussi en place une obligation de cloisonnement des données collectées par l'eCall basé sur le 112 et les services optionnels à valeur ajoutée proposés par les constructeurs. Il impose des mesures techniques pour vérifier, à l'aide de 4 procédures obligatoires, le bon fonctionnement du dispositif technique de protection. Enfin il rappelle l'importance du respect du principe de finalité dans l'usage des données.

Ce modèle juridique pourrait de manière tout à fait pertinente être transposé pour l'intégration dans les véhicules d'un dispositif d'enregistrement des données à des fins probatoires, comme service public d'intérêt général.

---

[46] Le Règlement (UE) 2015/758 du 29 avril 2015 fixe les exigences en matière de réception par type pour le déploiement du système eCall embarqué fondé sur le service 112.

[47] Le Règlement d'exécution (UE) 2017/78 du 15 juillet 2016 porte plus particulièrement sur les dispositions administratives relatives à la réception des systèmes en ce qui concerne la protection des données et de la vie privée des utilisateurs. Le Règlement délégué (UE) 2017/79 du 12 septembre 2016, qui fixe les exigences techniques détaillées et les essais pour la réception CE des systèmes, comporte une annexe détaillant des mesures pour la protection des données personnelles.

[48] Pour une présentation complète de la protection des données personnelles dans l'eCall, v. Kermorgant, 2017. Cet ensemble juridique permet à l'eCall d'être le premier modèle technique embarqué dans un véhicule en conformité avec le RGPD.

[49] Cette standardisation est à retrouver au §563.7.a du *Code of Federal Regulations*

2° Les propositions actuelles

a) *Les propositions supra nationales*

En 2016, l'Union Européenne avait proposé 19 mesures à étudier dans le cadre de la révision des Règlements parmi lesquelles l'introduction de l'enregistrement des données en cas de collision[50]. En 2019, le Parlement Européen intègre cette proposition dans une résolution dans la perspective d'une législation en ce sens[51].

Comme rappelé en introduction, le Forum mondial de la réglementation technique automobile (WP29) propose l'intégration d'enregistreurs dans le cadre du déploiement des véhicules automatisés. Le Forum mondial de la sécurité routière (WP1), dans une résolution publiée en octobre 2018 recommandait de prendre en compte la protection de la vie privée des usagers « *eu égard aux données nécessaires aux évaluations concernant* […] *les causes des incidents de circulation routière impliquant les véhicules hautement et entièrement automatisés comme les collisions ou les infractions aux règles de circulation afin de régler les questions juridiques* »[52].

Le Règlement européen relatif à la réception des véhicules à moteur va se substituer en 2020 à une directive de 2007 pour redéfinir le processus d'homologation par des organismes accrédités des véhicules à moteur de catégorie M et N, ainsi que des « *systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules en vue d'assurer un niveau élevé de sécurité et de performance environnementale* »[53]. A priori, les enregistreurs de données ne semblent pas directement visés. Toutefois, il est probable qu'ils le seront par la voie de la Réglementation technique internationale, ne serait-ce que par l'adoption par la réglementation communautaire des prescriptions techniques imposées par l'ECE-ONU[54]. Ils pourront l'être aussi par une réglementation communautaire spécifique comme précisé ci-dessus[55].

b) *Un droit interne en émergence*

Les premières mesures juridiques prises en droit interne concernent les expérimentations du véhicule à délégation de conduite. Le décret du 28 mars 2018[56] prévoit que les véhicules soient « *équipés d'un dispositif d'enregistrement permettant de déterminer à tout instant si le véhicule a circulé en mode de délégation partielle ou totale de conduite* » (art. 11). Dans le respect du principe de minimisation des données celles-ci sont « *automatiquement et régulièrement effacées* » et, en cas d'accident, seules sont conservées les données par le titulaire de l'autorisation pour expérimenter les données enregistrées au cours des dernières cinq minutes (même article).

Toujours en ce qui concerne les expérimentations, en matière d'imputation des responsabilités le projet de loi PACTE prévoit une répartition alternative des responsabilités en matière pénale, basée sur l'activation / désactivation du système :

- la responsabilité du conducteur est exclue pendant les périodes de délégation au système sous réserve que celui-ci informe le conducteur en temps réel qu'il est en état de fonctionnement ;
- la responsabilité pécuniaire du titulaire de l'autorisation peut être engagée pour le paiement des contraventions ainsi que sa responsabilité pénale en cas de dommages corporels ou mortels si une faute au sens de l'article 121-3 du code pénal dans la mise en œuvre du système de délégation peut être établie ;

---

[50] Rapport de la Commission au Parlement Européen et au Conseil. *Sauver des vies : renforcer la sécurité des véhicules dans l'Union*. COM(2016)787 final, 12 décembre 2016, point 5.2. Ce document rappelle le respect du droit à la protection des données personnelles.

[51] Principe n°30 de la Résolution du Parlement européen du 15 janvier 2019 sur les véhicules autonomes dans les transports européens (2018/2089(INI)). Pour être concrétisé, le principe devra être suivi d'une proposition de texte législatif.

[52] L'analyse des responsabilités comptant incontestablement parmi les questions à régler (ECE-ONU, 2018a).

[53] Règlement (UE) 2018/858 du Parlement Européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules. Ce texte abroge la directive–cadre 2007/46/CE avec effet au 1er septembre 2020.

[54] Cette adoption passe par l'intégration dans les annexes du Règlement « réception » de certains Règlements techniques internationaux. Cette technique figurait déjà dans la directive-cadre de 2007 abrogée par le Règlement « réception ».

[55] Mais qui devra être compatible avec la réglementation technique internationale à venir...

[56] Décret 2018-211 du 28 mars 2018 relatif à l'expérimentation de véhicule à délégation de conduite sur les voies publiques.

- la responsabilité du conducteur est à nouveau applicable après sollicitation de reprise et expiration d'un délai de reprise qui doit être précisé par l'autorisation d'expérimentation[57].

Ces prémisses pourraient être développées par le cadre juridique pour le déploiement du véhicule automatisé et connecté qui devrait être fixé par voie d'ordonnances, selon le projet de loi d'orientation sur les mobilités[58].

Dans le texte actuel, est prévue l'accessibilité :

- aux forces de l'ordre et aux services d'incendie et de secours certaines données des véhicules routiers connectés, y compris des systèmes d'aide à la conduite ou de navigation intégrés au véhicule, nécessaires à l'exercice de leurs missions[59];
- aux forces de l'ordre et aux organismes chargés des enquêtes accidents l'accessibilité de « *certaines données évènementielles ou d'état de délégation de conduite enregistrées* » (art.13)[60].

Conclusion et perspectives

Les solutions adoptées ou en voie de développement proposent des dispositifs techniques qui semblent s'intégrer dans le contexte juridique protecteur des droits des personnes qu'il s'agisse du respect du procès équitable ou de la protection de leurs données personnelles et leur vie privée.

Elles devront être conformes :

- à la réglementation technique internationale des véhicules ;
- aux législations européennes et françaises sur la protection des données personnelles[61]. Dans son avis, le Conseil d'Etat indique clairement que les catégories de données nécessaires devront être précisées ainsi que « *le lien entre l'accès aux données et la conduite de missions précisément définies des organismes et autorités concernées* », rappel au principe de finalité du traitement[62].

L'intervention d'un juge et sa liberté d'apprécier les preuves librement débattues devant lui devront être maintenues pour répondre aux exigences du droit au procès équitable imposé par la CESDH et le droit interne, et à la nécessité d'une intervention humaine dans les décisions individuelles adossées à un traitement automatisé[63].

Références citées

Cayrou M. (2018). Fin de la géolocalisation des portables sans mandat aux Etats-Unis

Charles L. (2017). Les enregistreurs de données routières (EDR). Le droit aux Etats-Unis. Rapport de stage, Master I Professionnel en droit des affaires, mention droit des Techniques de l'Information et de la Communication. Année 2016/2017. Université de Poitiers / IFSTTAR.

CNIL (2017). *Véhicules connectés : un pack de conformité pour une utilisation responsable des données*. https://www.cnil.fr/fr/vehicules-connectes-un-pack-de-conformite-pour-une-utilisation-responsable-des-donnees.

ECE-ONU, Conseil économique et social (2018a). Rapport du Forum mondial de la sécurité routière (WP1) sur sa 71ème session, ECE/TRANS/WP1/165, 3 octobre 2018.

ECE-ONU, Forum mondial pour la réglementation technique automobile (WP29) (2018b). *Data storage system for automated driving*, Document informel WP.29-176-17, transmis par l'OICA pour la 176ème session, 13-16 novembre 2018.

Guilbot M. (dir. par), Larcher F., Simeone M., Berenger I., Lafaix A., Fournier J.-Y., (2010). *Aspects juridiques des aides au respect de la règle (AJAR).* Rapport final, Convention DSCR / INRETS-MA n°004167, juillet 2010, 136p. +annexes

[57] Art. 43 du projet de loi relatif à la croissance et la transformation des entreprises, adopté par l'Assemblée Nationale en première lecture le 9 octobre 2018. Débats au Sénat en 1ère lecture du 29 janvier au 12 février 2019.
[58] Projet de loi d'orientation des mobilités n°157, déposé au Sénat le 26 novembre 2018.
[59] Rappelons que l'accès aux données numériques embarquées par les forces de l'ordre est prévu en cas de contrôle (v. code de la route depuis 2017 et directive 2016/680)
[60] Plus largement, les questions concernant les données de mobilité figurent aux articles 9 à 15 du projet de loi.
[61] Ce point étant précisé dans l'étude d'impact qui accompagne le projet de loi d'orientation sur les mobilités ainsi que par le Conseil d'Etat dans son avis rendu le 15 novembre 2018.
[62] Avis précité p.12-13.
[63] Loi de 1978 modifiée, art. 47 de la version à venir en juin 2019 ; art. 10 de la version actuelle ; RGPD, art. 22.

Guilbot M., Pflimlin M. (2017). *Véhicules communicants, délégation de conduite et responsabilités juridiques*. Congrès ATEC ITS-France, Rencontres de la mobilité intelligente, Montrouge, 24-25 janvier 2017, article 11p. et diaporama https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01499415/document

Guilbot M., Serre T., Ledoux V. (2016). *Quelle protection pour les données personnelles des conducteurs ?* Revue TEC n°231, novembre 2016 p. 44-45

Guilbot M. (2018a). *Le véhicule automatisé : quelle approche pour indemniser les victimes ?* dans Etre assuré en 2030. Livre Blanc de l'Ecole polytechnique d'assurances (EPA), juin 2018, p.93-99

Guilbot M. (2018b). *Le véhicule « autonome » et les conditions juridiques du déploiement, dans Les véhicules autonomes*, Revue RISEO 2018-1, Publication du CERDACC (Université Haute Alsace), p.49-84

Guilbot M., Vaslin L., Arregle E., (2018), *Véhicule connecté, communicant, automatisé et protection des données à caractère personnel des usagers*, Congrès ATEC ITS-France. Rencontres de la mobilité intelligente, Montrouge, France, 2018-01-24, article 13p. et diaporama https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01726412/document

Kermorgant G. (2017). *Protection des données à caractère personnel et voiture connecté*. ATEC, Les Rencontres de la mobilité intelligente 2017, Fort de Montrouge, 24-25 janvier 2017, Atelier 3.

Larcher F. (2010). *Aides à la conduite et droit français de la responsabilité civile*. Thèse de doctorat en droit privé, soutenue le 29 novembre 2010, faculté de droit du Mans

M. Kowalick T. (2004). *Fatal Exit: The Automative Black Box Debate*.

Masons P., *Connected and Autonomous Vehicles: The emerging legal challenges*, 2016

Noguéro D. (2017). *Loi Badinter, voiture autonome, robot, évolution du risque et information au regard de la protection des données*. Actualités du droit, Ed. Wolters Kluwer France, https://www.actualitesdudroit.fr/ , 13 octobre 2017

Saint-Paul J.-C. (2016). *Droit à la preuve versus droit au respect de la vie privée*. Dalloz 2016 n°15 p.884-886

Schneps L., Colmez C. (2015). *Les Maths au tribunal. Quand les erreurs de calcul font les erreurs judiciaires*. Ed. du Seuil, collection Science ouverte

Vergès E. (2017). *Réforme du droit de la preuve civile. Quelle perspective après l'échec de l'ordonnance du 10 février 2016 ?* JCP, Ed. G, n°18 mai 2017 p.875-882

Vingiano-Viricel I. (2018). *L'assurance du véhicule autonome*. Revue RISEO 2018-1, Publication du CERDACC (Université Haute Alsace), p.109-125

Wallon L. (2017). Conclusions de l'avocat général, Audience de l'Assemblée Plénière de la Cour de Cassation, 27 octobre 2017 (arrêt 634 du 10 novembre 2017).

Zastrow K.F. (2018). *Quelle réglementation pour commercialiser des véhicules autonomes en grande série ?* Intervention à la 3ème conférence annuelle Droit, Robots & Intelligence Artificielle, Drive Innovation Insights ; Paris 30 novembre 2018

Les auteurs

Docteur en droit et habilitée à diriger les recherches, Michèle GUILBOT est directrice adjointe du Laboratoire Mécanismes d'accidents au département Transport Santé Sécurité de l'IFSTTAR.

Ses travaux portent depuis 2006 sur les aspects juridiques liés à l'impact des nouvelles technologies embarqués dans les véhicules : protection des données personnelles des usagers ; responsabilités juridiques des conducteurs et des parties prenantes dans la conception et le déploiement des systèmes. Elle participe notamment depuis 2010 à des recherches pluridisciplinaires mettant en œuvre des dispositifs de recueil de données embarqués dans les véhicules. Elle a également participé au groupe de travail monté pour la réalisation du pack de conformité des véhicules connectés publié en octobre 2017 (CNIL, 2017). michele.guilbot@ifsttar.fr

Laetitia CHARLES est diplômée du Master 2 Recherche Droit, Economie, Gestion mention droit du patrimoine spécialité Droit des propriétés intellectuelles ainsi que du Magistère en Droit des Techniques de l'Information et de la Communication de l'Université de Poitiers.

Dans le cadre de sa formation elle a effectué un stage de trois mois au laboratoire MA de L'IFSTTAR au cours de l'été 2017. Ce stage visait à étudier la législation mise en place aux États-Unis en matière d'EDR et la manière dont la preuve constituée par ce dispositif est reçue par les tribunaux américains.

Elle est aujourd'hui consultante en protection des données au sein du cabinet DPO Consulting.