



HAL
open science

Quand la responsabilité pénale embarque à bord d'un véhicule à délégation de conduite

Hélène Christodoulou

► **To cite this version:**

Hélène Christodoulou. Quand la responsabilité pénale embarque à bord d'un véhicule à délégation de conduite. Gazette du Palais, 2021, n°24, pp.10. hal-03406229

HAL Id: hal-03406229

<https://hal.science/hal-03406229>

Submitted on 27 Oct 2021

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.

**TOULOUSE
CAPITOLE**
Publications



« Toulouse Capitole Publications » est l'archive institutionnelle de
l'Université Toulouse 1 Capitole.

Quand la responsabilité pénale embarque à bord d'un véhicule à délégation de conduite

Mme Hélène Christodoulou

Maître de conférence en droit

Université Toulouse 1 Capitole

Pour toute question sur Toulouse Capitole Publications,
contacter portail-publi@ut-capitole.fr

Quand la responsabilité pénale embarque à bord d'un véhicule à délégation de conduite

À propos de l'ordonnance n° 2021-443 du 14 avril 2021 relative au régime de responsabilité pénale en cas de circulation d'un véhicule à délégation de conduite et à ses conditions d'utilisation

Le 5 février 2041, un jour d'hiver aux routes verglaçantes, le passager d'une voiture autonome - voyant arriver, à toute vitesse, dans sa direction un autre véhicule - appuya sur le bouton d'arrêt d'urgence, déclenchant une série de collisions faisant mille victimes dont cinquante morts et cent blessés graves. Qui est responsable ? En octobre 2018, la Cour d'appel de Paris a jugé fictivement de ces faits futuristes qui pourraient prochainement se dérouler dans le monde réel¹. Partant, le gouvernement vient de prendre ses dispositions en posant le régime de responsabilité pénale en cas de circulation d'un véhicule à délégation de conduite en adoptant une ordonnance dont le contenu mérite l'attention².

Le véhicule à délégation de conduite présente des niveaux d'autonomie variables. En réalité, s'il n'existe pas de classification officielle quant à ces différents degrés, une grille de lecture a été proposée en 2014 par l'organisation « *SAE international* ». Cette dernière vise six niveaux d'autonomie permettant de répartir clairement les rôles entre les conducteurs humains et le système³. Pour autant, la législation française n'y fait pas directement allusion. Le projet de décret, pris en application de l'ordonnance, met en exergue l'autonomie : partielle, haute et totale⁴. Outre des enjeux économiques, la circulation des voitures autonomes pourrait avoir des incidences sur la sécurité routière en réduisant drastiquement le pourcentage d'accidents⁵ ; du moins, il s'agit de l'argument majeur avancé pour justifier les investissements importants dans ce secteur. Pour autant, leur déploiement ne demeure pas sans risque.

¹ Collectif, *Le procès de l'IA et de la voiture autonome*, Dalloz IP/IT, 2018, p. 578

² Ord. n° 2021-443 du 14 avr. 2021 relative au régime de responsabilité pénale applicable en cas de circulation d'un véhicule à délégation de conduite et à ses conditions d'utilisation, fondée sur l'article 31 de la loi n° 2019-1428 du 24 déc. 2019 d'orientation des mobilités

³ Conseil National de la sécurité routière, *Automatisation de la conduite*, juin 2019, p. 5 et s.

⁴ Projet de Décret pris pour l'application des dispositions du code de procédure pénale, du code de la route et du code des transports résultant de l'ordonnance n° [X] du [X] relative au régime de responsabilité pénale applicable en cas de circulation d'un véhicule à délégation de conduite et à ses conditions d'utilisation, 2 déc. 2020

⁵ Commission européenne, « En route vers la mobilité automatisée : une stratégie de l'UE pour la mobilité future », communication, COM(2018), 283 final, 17 mai 2018 ; Rapport de la Commission, « Sauver des vies : renforcer la sécurité des véhicules dans l'Union », COM(2016) 787.

Depuis 2015, les véhicules à délégation de conduite ne circulaient qu'à titre expérimental et nécessitaient des autorisations spécifiques dont les contours ont été progressivement posés par le législateur national⁶. L'ordonnance, quant à elle, témoigne du passage de l'encadrement d'un usage purement expérimental à un usage désormais ouvert aux consommateurs. Entre-temps, les Nations-Unies ont dû s'en mêler afin de mettre un terme au flou juridique mondial, en adoptant le premier règlement international dont l'objet est d'uniformiser l'ensemble des règles⁷. Les normes posées font preuve d'une certaine rigidité qui pourrait freiner leur développement : le mode autonome pourra être activé uniquement sur les routes interdisant les piétons et les cyclistes et la vitesse sera limitée à 60 km/h. En d'autres termes, le conducteur détient toujours un rôle central dans le véhicule où un dialogue humain-machine s'impose. Néanmoins, des expérimentations nationales permettent actuellement de tester des véhicules avec un « conducteur situé à l'extérieur » de l'habitacle⁸, faisant grimper le degré d'autonomie du système⁹.

En attendant que la technique et les normes soient prêtes à évincer le conducteur, l'introduction imminente, sur les voies de circulation, de véhicules à délégation de conduite équipés de dispositifs assurant, dans certaines hypothèses, le contrôle et la surveillance de l'environnement de conduite, représente une réelle innovation. Or elle semble, parallèlement, génératrice de risques encore mal identifiés¹⁰. Si l'ordonnance n'avait pas vocation à apporter des précisions en matière de responsabilité civile, laissant supposer que la loi Badinter de 1985 reste applicable à ce niveau d'autonomie conditionnelle, elle détermine le régime de responsabilité pénale, dans le cas où le véhicule est à l'origine d'une infraction pénale. Concrètement elle répond à la question : qui est responsable pénalement des contraventions au code de la route et des délits d'atteinte involontaire à la vie ou à l'intégrité de la personne commis à bord d'un véhicule à délégation de conduite ?

⁶ Loi n° 2015-992 du 17 août 2015 pour la transition énergétique ; Ord. n° 2016-1057 du 3 août 2016 ; Décret n° 2018-211 du 28 mars 2018 ; Arrêté du 17 avril 2018 ; loi n° 2019-486 du 22 mai 2019 relative à la croissance et à la transformation des entreprises, dite « loi PACTE » ; loi n° 2019-1428 du 24 déc. 2019 d'orientation des mobilités ; S. HADRI, « Pleins phares sur les évolutions du cadre légal et réglementaire des véhicules autonomes », *LPA* 3 janv. 2019, p. 6 et s.

⁷ Règlement ONU n°157, *Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne leur système automatisé de maintien dans la voie* [2021/389], 24 juin 2020 ; I. VINGIANO-VIRICEL, « ALKS - une approche juridique du système », *JCP G*, n° 13, 29 mars 2021, p. 346 et s.

⁸ Art. 125 de la loi PACTE

⁹ Déploiement prévu le 1^{er} septembre 2022.

¹⁰ L. TERESI et M. RAKOTOVAHINY, « Enjeux juridiques liés à l'information et la formation des conducteurs des véhicules à délégation de conduite », *CCE*, 2020, *Étude* 8

À ce titre, si l'infraction pénale est commise dans un contexte innovant (I), l'ordonnance ne se détourne pas des règles classiques permettant l'engagement de la responsabilité pénale (II).

I/ L'infraction commise dans un contexte innovant

Dans le cadre d'une infraction commise à bord d'un véhicule à délégation de conduite, l'identification de « l'auteur » de l'exercice du contrôle dynamique du véhicule apparaît centrale. Il peut s'agir du système (A) ou du conducteur (B).

A/ L'exercice du contrôle dynamique du véhicule par le système

La notion de « contrôle dynamique du véhicule » est centrale au sein de l'ordonnance, mais elle s'inspire en réalité de différents travaux internationaux¹¹. Si elle demeure silencieuse sur le sens de cette expression, le projet de décret, quant à lui, la définit comme l'« exécution de toutes les fonctions opérationnelles et tactiques en temps réel nécessaires au déplacement du véhicule »¹². Concrètement il se manifeste par le contrôle de son déplacement latéral et longitudinal, de la surveillance de l'environnement routier, des réactions aux événements survenant dans la circulation et de la préparation et du signalement des manœuvres.

Dès lors, si l'autonomie des véhicules apparaît seulement partielle, qui du conducteur ou du système exerce au moment de la commission de l'infraction le contrôle dynamique du véhicule ? Actuellement, le niveau 3, dit d'autonomie conditionnelle, est déjà atteint par les industriels. À ce stade, le conducteur humain peut techniquement s'affranchir du contrôle de l'environnement de conduite, exercé par le système, mais il doit être en mesure de reprendre en main le véhicule dans certaines hypothèses¹³. Ces avancées technologiques demeurent en conformité avec la Convention de Vienne sur la circulation routière¹⁴. En dépit, de l'amendement de ce texte, le 23 mars 2016, le conducteur doit toujours pouvoir être en mesure de neutraliser ou de désactiver le système permettant à la voiture de se mouvoir de manière

¹¹ Doc. de référence proposant des définitions de la conduite automatisée dans le cadre du WP.29 et des principes généraux pour l'élaboration d'un Règlement ONU sur les véhicules automatisés, 23 avr. 2018

¹² Art. 2 du projet de décret

¹³ A.-M IDRAC, « Voiture autonome : avenir et réglementation », *Dalloz IP/IT*, 2018, p. 572 et s. ; I. VINGIANO-VIRICEL, ALKS, *Une approche juridique du système*, *op. cit.*,

¹⁴ Convention de Vienne, 8 nov. 1968

autonome¹⁵. En revanche, les niveaux 4 et 5, s'ils font l'objet d'expérimentation, n'apparaissent pas répondre, à ce jour, aux exigences internationales qui maintiennent le conducteur, personne physique, derrière le volant ; faisant de l'humain l'un des rouages de la voiture à délégation de conduite.

Durant l'expérimentation, soit le conducteur soit le titulaire de l'autorisation administrative était responsable pénalement¹⁶. Autrement dit, la responsabilité pénale du constructeur ne semblait pas recherchée. Or la démocratisation de l'usage des véhicules à délégation de conduite impose de repenser le système. L'ordonnance prend donc le soin de déterminer « l'auteur » du contrôle dynamique du véhicule : le conducteur ou le système. À cette fin, une nouvelle disposition est insérée dans le code de la route¹⁷ pour écarter la responsabilité du conducteur normalement « responsable pénalement des infractions commises par lui dans la conduite dudit véhicule »¹⁸. Ainsi, dans l'hypothèse où les contraventions au code la route et les délits d'atteinte involontaire à la vie ou à l'intégrité de la personne résultent d'une manœuvre réalisée par le système autonome, le conducteur ne pourra plus être poursuivi. Partant, la responsabilité du « constructeur ou de son mandataire », tels que définis par l'Union européenne¹⁹, sera recherchée. Dès lors, la responsabilité pénale du constructeur « du fait » de la défaillance de son système autonome fait écho à la responsabilité pénale *sui generis* du chef d'entreprise « du fait » de ses préposés. La différence repose sur le fait que la faute ou l'élément matériel de la contravention résulte de la manœuvre défaillante d'une machine et non d'un humain. La conformité de ce mécanisme d'imputation demeure conforme au principe de la personnalité en ce qu'il repose, en réalité, sur la faute du constructeur ou de son mandataire dont les contours seront étudiés.

B/ L'exercice du contrôle dynamique du véhicule par le conducteur

Pour autant, le conducteur redevient responsable dans trois situations : d'abord, quand il exerce le contrôle dynamique du véhicule à la suite d'une reprise en main de celui-ci ; ensuite, en l'absence de reprise en main, à l'issue de la période de transition faisant suite à une demande

¹⁵ Art. 8 § 5 *bis* de la Convention de Vienne

¹⁶ Art. 125 de la loi PACTE

¹⁷ Insertion de l'art. L.123-1 CR

¹⁸ Art. L. 121-1 CR

¹⁹ Insertion de l'art. L 123-2 CR - Art. 3 du règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018, § 40 et 41

du système de conduite automatisé, autrement dit quand le système touche à ses limites²⁰ et enfin, lorsqu'il ne respecte pas les sommations, injonctions ou indications données par les forces de l'ordre ou les règles de priorité de passage des véhicules d'intérêt général prioritaire²¹. L'ordonnance traite, de surcroît, du cas spécifique des systèmes de transport routier hautement automatisés avec un conducteur situé à l'extérieur du véhicule à titre expérimental. Outre la décision de l'organisateur du service, une intervention à distance permettant de reprendre le contrôle du véhicule en cas de nécessité doit toujours être effectuée par une personne habilitée disposant d'un permis de conduire correspondant à la catégorie du véhicule concerné, au risque de voir sa responsabilité pénale engagée²².

En d'autres termes, un dialogue humain-machine apparaît à ce stade inévitable et pour le moment, « tout conducteur doit se tenir constamment en état et en position d'exécuter commodément et sans délai toutes les manœuvres qui lui incombent »²³. Ainsi, peut-il réaliser des activités annexes à la conduite²⁴ ? Le doute est permis alors même que le déploiement de ces véhicules a, à terme, pour vocation de transformer les conducteurs en de simples passagers. Dès lors, comment faciliter cette relation d'un nouveau genre ? L'ordonnance impose un devoir d'information jouant, dans cette configuration, un rôle inédit²⁵. En ce sens, le code de la consommation est complété²⁶. Concrètement, « la qualité du contrôle du véhicule par l'utilisateur dépend étroitement de la communication – en amont ou pendant le trajet – d'un certain nombre d'informations que celui-ci doit connaître et pouvoir concrètement appréhender »²⁷.

En réalité, la commission de l'infraction est liée à un objet résolument nouveau, mais les conditions d'engagement de la responsabilité pénale demeurent inchangées.

²⁰ Insertion de l'art. L. 319-3 CR

²¹ Insertion de l'art. L 123-1 CR

²² Ch. III de l'ordonnance liste les différents cas

²³ Art. R. 412-6 CR

²⁴ L. TERESI, « Véhicule à délégation de conduite et risque automobile : une lecture juridique, *LPA*, 17 nov. 2020, p. 6

²⁵ Ch. II de l'ordonnance

²⁶ Art. 4 de l'ordonnance

²⁷ L. TERESI ET M. RAKOTOVAHINY, « Enjeux juridiques liés à l'information et la formation des conducteurs des véhicules à délégation de conduite », *op. cit.*,

II/ La responsabilité pénale engagée classiquement

Si l'infraction est commise dans un contexte spécifique nécessitant quelques adaptations, notamment quand le système exerce le contrôle dynamique du véhicule, l'ensemble des éléments constitutifs des délits non intentionnels et des contraventions est rappelé par l'ordonnance (A) dont la preuve apparaît facilitée par la « boîte noire » (B).

A/ Le maintien des éléments constitutifs de l'infraction

L'ordonnance distingue deux types d'infractions : les contraventions²⁸ et les délits d'homicide ou de blessures non intentionnels²⁹. « Il n'y a point de contravention en cas de force majeure »³⁰ ; autrement dit, elles constituent des infractions pour lesquelles la simple commission matérielle des faits incriminés suffit à les caractériser sans qu'il soit nécessaire de démontrer un quelconque élément moral. « Ces infractions procèdent de la seule violation consciente et libre d'une règle de discipline sociale »³¹. Des présomptions de redevabilité, pesant sur le titulaire du certificat d'immatriculation, ont même été insérées dans le code de la route³². Toutefois, l'auteur présumé de la contravention peut combattre la présomption en prouvant la force majeure ou en apportant tout élément justificatif permettant d'établir qu'il n'est pas l'auteur de l'infraction. L'ordonnance ne se détourne pas de ces conceptions. Ainsi, lorsque le système exerce le contrôle dynamique du véhicule, son constructeur sera l'auteur de la contravention, dans le cas contraire il s'agira du conducteur³³.

En matière d'infraction non intentionnelle, plusieurs conditions doivent être réunies pour engager la responsabilité pénale de l'auteur : un dommage, une faute et un lien de causalité entre les deux³⁴, comme le rappelle l'ordonnance³⁵. Depuis la loi Fauchon³⁶, le lien de causalité

²⁸ Insertion de l'art. L. 132-2 al. 2 CR

²⁹ Insertion de l'art. L. 132-2 CR ; L'ord. vise les articles 221-6-1, 222-19-1 et 222-20-1 CP

³⁰ Art. 121-3 CP al. 5 CP

³¹ E. DREYER, *Droit pénal général*, Lexis Nexis, 5^{ème} éd., 2019, § 825 ; Il y a des atténuations, R. 610-2 CP

³² Le Conseil constitutionnel et la CEDH les ont validées : Cons. const., 19 juin 1999, n° 99-411, DC ; CEDH, 7 oct. 1988, *Salabiaku c/ France*, n° 10519/83 ; V. par exemple : L. 121-2 al 1 CR : il demeure redevable pécuniairement « de l'amende pour les contraventions à la réglementation sur les vitesses maximales autorisées » ; V. aussi l'art. L. L. 121-3 CR

³³ Insertion de l'art. L. 123-2 al. 2 ; M. BENEJAT-GUERLIN, « Véhicule autonome et responsabilité pénale », *AJ pénal*, 2019, p. 428 et s.

³⁴ Art. 121-3 al. 2 et 3 CP

³⁵ Insertion de l'art. L. 123-2 al. 1 CR

³⁶ Loi n° 2000-647 du 10 juill. 2000 dite « loi Fauchon »

détermine la densité de la faute exigée. S'il est direct une faute simple, appréciée *in concreto*, suffira³⁷ ; s'il est indirect, une faute caractérisée ou délibérée sera exigée, hormis à l'égard des personnes morales. Dès lors, le texte précise que lorsque le conducteur exerce le contrôle dynamique du véhicule ou qu'il aurait dû l'exercer au moment de l'infraction, dans les cas expressément définis par le texte, une faute simple devrait suffire. Diverses problématiques se posent, notamment en cas de piratage du système. Il semblerait que la force majeure, constituant une cause subjective d'irresponsabilité pénale, puisse être invoquée. En effet, « 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 »³⁸.

Parallèlement, quand le contrôle dynamique du véhicule est exercé par le système, le lien entre la faute du constructeur et le dommage ne sera qu'indirect en ce qu'il a créé ou contribué à créer la situation ayant permis sa réalisation ou qu'il n'a pas pris les mesures pour l'éviter³⁹, notamment en ne veillant pas suffisamment à la sécurité et à la fiabilité du système. En outre, en l'absence de résultat, le constructeur pourrait être poursuivi pour le délit de mise en danger de la vie d'autrui par la mise en circulation d'un système dont il connaissait la défaillance et qui exposait « directement autrui à un risque immédiat de mort ou de blessures de nature à entraîner une mutilation ou une infirmité permanente par la violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de prudence ou de sécurité imposée par la loi ou le règlement »⁴⁰. Une fois les conditions classiques permettant l'engagement de la responsabilité pénale réunies, qu'en est-il de leur preuve ?

B/ La preuve de l'infraction par la « boîte noire »

Si en matière de contravention au code de la route seul l'élément matériel compte, face à une infraction non intentionnelle la faute devra, en outre, être prouvée. Quoiqu'il en soit, dans ces deux hypothèses, l'auteur de l'exercice du contrôle dynamique du véhicule au moment de la commission de l'infraction devra être identifié en amont. À cette fin, chaque voiture devra être munie d'une « boîte noire », comme l'impose le règlement des Nations-Unies⁴¹, avec un

³⁷ Art. 121-3 al. 3 CP : une imprudence, une négligence ou encore un manquement à une obligation de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement.

³⁸ Art. 122-2 CP

³⁹ Art. 121-3 al. 4 CP

⁴⁰ Art. 223-1 CP

⁴¹ Règlement ONU n°157

système de stockage des données d'état de délégation de conduite enregistrant notamment les conditions d'activation ou de désactivation du système.

Partant, l'ordonnance liste les personnes habilitées à accéder à ces données, en dehors des dispositions spécifiques s'appliquant durant l'enquête et l'instruction : si le dommage occasionné est corporel, « les fonctionnaires du corps de commandement ou d'encadrement de la police nationale » ; si des contrôles des véhicules et de leurs conducteurs ont lieu, « les agents compétents pour constater les contraventions » et enfin, si une contravention est commise tant les fonctionnaires que les agents peuvent y accéder y compris « le titulaire du certificat d'immatriculation »⁴².

Ce dispositif de stockage de données devrait permettre d'identifier les interactions entre le conducteur et le système de conduite automatisé et donc plus largement de caractériser les éléments constitutifs de l'infraction. Ainsi, l'ordonnance impose au constructeur ou à son mandataire de garantir l'intégrité des données mentionnées ainsi que leur accès⁴³. Cette exigence posée furtivement apparaît d'une importance capitale au regard de l'incidence que pourrait avoir le verdict de la boîte noire sur l'engagement ou non de la responsabilité pénale du conducteur ou du constructeur d'un véhicule à délégation de conduite.

⁴² Insertion de l'art. L. 123-3 CR

⁴³ Insertion de l'art. L. 123-3 II CR