



HAL
open science

Le droit de la responsabilité civile et des assurances face au développement de véhicules "intelligents"

Amandine Cayol

► To cite this version:

Amandine Cayol. Le droit de la responsabilité civile et des assurances face au développement de véhicules "intelligents". *TRANSIDIT. Recueil de jurisprudence et d'information en droit des transports et de la logistique*, 2020, 75, pp.20-23. hal-04022884

HAL Id: hal-04022884

<https://hal.science/hal-04022884>

Submitted on 10 Mar 2023

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.

Le droit de la responsabilité civile et des assurances face au développement de véhicules « intelligents »

Par Amandine CAYOL, Maître de conférences en droit privé, Université Caen Normandie

Codirectrice du M2 Assurances et personnes

L'entrée dans « l'ère du numérique » entraîne de profondes modifications des véhicules terrestres à moteur. Ces derniers sont désormais « connectés », collectant et échangeant de multiples données afin de faciliter la conduite¹. « Il s'agit de véhicules intégrant des dispositifs d'enregistrement de données permettant d'échanger des informations, soit avec le conducteur, soit avec les autres véhicules (V-to-V ou V2V), soit avec les infrastructures (V-to-I ou V2I) »².

Les progrès techniques permettent même aujourd'hui le développement de systèmes automatisés se substituant (au moins en partie) au conducteur humain. Cinq catégories de véhicules peuvent ainsi être distinguées³. Au niveau 0, la conduite est entièrement contrôlée par le conducteur, contrairement au niveau 1 où une partie des tâches est déléguée par ce dernier, lequel conserve toutefois la possibilité de reprendre à tout moment la maîtrise totale de la conduite⁴. Les véhicules de niveau 2 ont une autonomie partielle, cantonnée à certains modes de conduite, en présence par exemple d'un système de « *park assist* ». L'autonomie peut être qualifiée de « conditionnelle » au niveau 3 : la conduite est alors totalement déléguée au système, mais seulement dans certaines situations prédéterminées. Le véhicule est entièrement autonome aux niveaux 4 et 5, la seule différence étant la nécessité d'une activation et d'une désactivation du système par le conducteur au niveau 4⁵.

1 Par ex. un système GPS.

2 I. Vingiano-Viricel, *Véhicule autonome : qui est responsable ?*, Lexisnexis, 2019, n° 2, p. 3.

3 Une telle classification a été établie par l'Agence fédérale américaine chargée de la sécurité routière (National Highway Traffic Safety Administration : NHTSA) et (de manière très proche) par l'Organisation internationale des constructeurs automobiles (OICA).

4 Par ex. en présence d'un régulateur de vitesse.

5 Au niveau 5, l'humain n'intervient que pour indiquer sa destination.

« Même si les principaux acteurs automobiles s'accordent à dire que le « véhicule autonome » devra être « connecté » pour pouvoir se déplacer en toute sécurité, la connectivité n'est pas intrinsèque à l'automatisation du véhicule, ce qui distingue le « véhicule autonome » du « véhicule connecté » »⁶.

L'apparition de ces divers véhicules « intelligents » questionne quant aux règles applicables en matière de responsabilité civile et d'assurance⁷. Les dispositions actuelles sont-elles adaptables à ces nouveaux moyens de transport ? L'adoption d'une réglementation spécifique est-elle au contraire nécessaire ?

Il convient en réalité de distinguer selon le degré d'autonomie du véhicule, les règles actuelles semblant transposables aux « véhicules connectés » (I), mais devant être en partie modifiées afin de prendre en compte la spécificité des « véhicules autonomes » (II).

6 I. Vingiano-Viricel, *op. cit.*, n° 2, p. 4.

7 Dossier spécial : voiture connectée et voiture autonome, *RLDI* janv. 2017, p. 50.

I/ Les « véhicules connectés »

Les « véhicules connectés » ne créent pas de véritable problème quant à l'application des règles du droit de la responsabilité civile et des assurances (A). Ils posent essentiellement question concernant la protection des données personnelles transmises (B).

A/ L'application des règles classiques de la responsabilité civile et du droit des assurances

Un « véhicule connecté » est soumis à l'obligation d'assurance pesant, depuis 1958⁸, sur le propriétaire de tout véhicule terrestre à moteur. Aux termes de l'article L. 211-1 du Code des assurances, ce dernier est en effet un « véhicule automoteur destiné à circuler sur le sol et qui peut être actionné par une force mécanique sans être lié à une voie ferrée ». Le fait que le véhicule soit connecté est sans incidence.

En cas d'accident de la circulation, la loi « Badinter » du 5 juillet 1985 est applicable, l'indemnisation des victimes incombant au gardien ou au conducteur. Le premier est défini comme la personne disposant de l'usage, du contrôle et de la direction de la chose au moment de la survenance du dommage⁹, une présomption simple de garde pesant sur le propriétaire¹⁰. Les qualités de gardien et de conducteur sont très souvent confondues. Ce dernier vise en effet la personne qui, au volant, exerce une maîtrise sur le véhicule au moment de l'accident¹¹. Le contrôle du véhicule est le critère déterminant¹². Le fait que le véhicule soit connecté n'a aucune incidence¹³.

Si les règles classiques du droit de la responsabilité civile et des assurances sont donc applicables aux « véhicules connectés », ces derniers conduisent toutefois à l'émergence de nouveaux risques découlant des échanges de données. Une « cyber-attaque », c'est à dire une atteinte à des systèmes informatiques réalisée dans un but malveillant, est susceptible d'avoir pour cible des « véhicules connectés », ce qui

8 L. n° 58-208, 27 févr. 1958.

9 Ch. réunies, 2 déc. 1941, « Franck ».

10 Civ. 2, 6 janv. 1993, n° 91-13.434.

11 Civ. 2, 14 janv. 1987, n° 85-14.655.

12 Civ. 2, 29 juin 2000, n° 98-18.847 : un moniteur d'auto-école doit être qualifié de conducteur.

13 Un GPS, par exemple, constitue seulement un processus d'aide à la décision, lequel se contente de faire des propositions dont l'utilisateur dispose à sa guise. Au contraire, le système automatisé ne nécessite pas d'intervention humaine, même si l'utilisateur garde la possibilité de le stopper (par ex. un limiteur de vitesse) : L. Mazeau, « Intelligence artificielle et responsabilité civile », *Revue pratique de la prospective et de l'innovation*, avril 2018, dossier 6, n° 2.

devrait conduire au développement de contrats d'assurance de ces cyber-risques¹⁴, non couverts par l'assurance automobile obligatoire.

La victime de tels piratages ne pourra pas engager la responsabilité du gardien ou du conducteur du véhicule impliqué sur le fondement de la loi « Badinter », du fait de l'absence d'accident de la circulation. Défini comme un évènement soudain et fortuit, celui-ci ne peut pas consister en un dommage volontairement causé au moyen d'un véhicule terrestre à moteur¹⁵. Une cyber-attaque pourra toutefois donner lieu à une indemnisation par le Fonds de garantie des victimes des actes de terrorisme et d'autres infractions (FGTI)¹⁶.

Les « véhicules connectés » soulèvent ainsi essentiellement des questions liées à l'échange de données.

14 I. Vingiano-Viricel, *op. cit.*, n° 34, p. 43.

15 Civ. 2, 30 nov. 1994, n° 93-13.399.

16 I. Vingiano-Viricel, *op. cit.*, n° 50, p. 59.

B/ La nécessité de protéger les données personnelles transmises

L'accès aux données collectées par les « véhicules connectés » présente un intérêt majeur pour les tiers « intéressés »¹⁷, notamment pour les assureurs, afin de réaliser des profilages comportementaux. Des contrats d'assurance prenant en compte la qualité de conduite se développent déjà : les assurances « *pay as you drive* ».

Afin de préserver les droits et libertés fondamentaux de la personne concernée, le traitement des données à caractère personnel a été encadré en France dès 1978¹⁸, puis par l'Union européenne en 1995¹⁹. Les textes applicables en la matière ont été récemment modifiés avec l'adoption du RGPD²⁰, lequel a remplacé la directive de 1995 depuis le 25 mai 2018.

Seules y sont soumises les données collectées par les « véhicules connectés » présentant un caractère personnel, c'est à dire « se rapportant à une personne physique identifiée ou identifiable (...) par référence à un identifiant, tel qu'un nom, un numéro d'immatriculation, des données de localisation, un identifiant en ligne, ou à un ou plusieurs éléments spécifiques propres à son identité physique, physiologique, génétique, psychique, économique, culturelle ou sociale »²¹.

En outre, seules sont concernées les données faisant l'objet d'un traitement par un tiers²², ce qui n'est pas le cas, selon la CNIL, des traitements de données de type « in → in »²³, où « les données ne sortent pas du véhicule, sont sous l'entière maîtrise de l'utilisateur et ne sont pas fournies à qui que ce soit d'autre »²⁴. Est également exclu du champ d'application du RGPD le traitement de données « 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 »²⁵.

17 Th. Douville, « Les dangers de la collecte des données de santé par les tiers intéressés », *JDSAM* 2018, n° 20, pp. 12-16.

18 L. n° 78-17 du 6 janvier 1978.

19 Dir. n°95/46/CE du 24 octobre 1995, transposée en droit interne par la loi n° 2004-801 du 6 août 2004.

20 Règlement européen (UE) 2016/679 du Parlement et du Conseil de l'Union européenne du 27 avril 2016, dit « Règlement général sur la protection des données ».

21 RGPD, art. 4.

22 RGPD, art. 2, c).

23 Pack de conformité « véhicules connectés », p. 19.

24 L. Andreu (dir.), *Des voitures autonomes – Une offre de loi*, Dalloz, 2018, n° 04.64, p. 162.

25 RGPD, art. 2, d).

En vertu du RGPD, les données doivent être « traitées de manière licite, loyale et transparente au regard de la personne concernée »²⁶. Pour être licite, un traitement doit être fondé sur l'une des six bases légales prévues par l'article 6 du RGPD. Concernant l'utilisation d'un « véhicule connecté », le traitement pourra par exemple être nécessaire à l'exécution d'un contrat de transport, imposé par une obligation légale, ou consenti par la personne concernée. L'exigence de transparence impose de fournir à cette dernière de nombreuses informations²⁷. On peut supposer qu'elles seront indiquées dans le manuel du véhicule, voire affichées sur l'écran de contrôle à intervalles réguliers²⁸.

Par ailleurs, les données doivent être « collectées pour des finalités déterminées, explicites et légitimes, et ne pas être traitées ultérieurement d'une manière incompatible avec ces finalités »²⁹. Le principe de minimisation des données impose de cantonner la collecte à ce qui est nécessaire au regard des finalités du traitement³⁰.

La protection est encore accrue concernant les données à caractère personnel dites « sensibles », telles les données de santé, pour lesquelles le principe est celui de l'interdiction de tout traitement. Des exceptions sont toutefois prévues par l'article 9 du RGPD, notamment lorsque la personne concernée a expressément consenti au traitement³¹ ou lorsque celui est « nécessaire la défense des intérêts vitaux de la personne concernée »³².

26 RGPD, art. 5, §1, a).

27 RGPD, art. 12 et s.

28 L. Andreu, *op. cit.*, n° 04.72, p. 164.

29 RGPD, art. 5, §1, b).

30 RGPD, art. 5, §1, c)

31 RGPD, art. 9 §2 a)

32 RGPD, art. 9 §2 c)

II/ Les « véhicules autonomes »

Le développement de l'autonomie des véhicules impose une adaptation du droit de la responsabilité civile et des assurances (B), certains allant même jusqu'à envisager la reconnaissance d'une personnalité juridique des intelligences artificielles afin d'engager leur propre responsabilité (A).

A/ La tentation de consacrer leur personnalité juridique

Une extension de la personnalité juridique aux « véhicules autonomes » et, plus largement, aux intelligences artificielles (IA) pourrait être justifiée par leur autonomie décisionnelle. Une transposition de la théorie de la réalité technique des personnes morales est parfois envisagée³³ : les IA pourraient alors être identifiées par un numéro d'immatriculation et dotées d'un capital afin d'indemniser les préjudices causés.

Leur accorder la personnalité juridique contribuerait cependant à obscurcir la distinction entre les personnes et les choses juridiques³⁴. Jusqu'alors, « l'existence d'une volonté libre apte à s'engager demeure en effet la caractéristique commune à toutes les personnes »³⁵. Création de l'homme, l'IA n'a pas d'intérêt distinct³⁶.

La personnalité juridique des IA serait en outre dangereuse : retenir la capacité de réflexion comme critère d'attribution risquerait de poser des problèmes éthiques en cas de transposition aux personnes physiques, une remise en cause de la personnalité juridique des êtres humains dénués d'autonomie décisionnelle pouvant être crainte³⁷.

Elle est, enfin, inutile, le patrimoine des IA étant nécessairement alimenté par des sommes versées par une personne physique ou morale³⁸. Ne serait-il pas plus simple de s'en tenir à une action en responsabilité civile contre les personnes devant répondre de l'IA ? Le droit « classique » de la

33 A. Bensoussan et J. Bensoussan, *Droit des robots*, Larcier, 2015, p. 42.

34 A. Bensamoun et G. Loiseau, « L'intégration de l'intelligence artificielle dans l'ordre juridique en droit commun : questions de temps », *Dalloz IP/IT* 2017, p. 239.

35 F. Dekeuwer-Déffosse, « La notion de personne : tentative de synthèse », *D.* 2017, p. 2046.

36 G. Loiseau, « Du robot en droit à un droit des robots », *JCP G.* 2014, n° 48, doctr. 1231.

37 J-R. Binet, « Personnalité juridique des robots : une voie à ne pas suivre », *Dr. de la famille* 2017, n°6, repère 6.

38 A. Vial, « La qualification juridique de l'intelligence artificielle : du silicium à la personne ? », *Rev. Dr. et affaires* 2018, n° 15, p. 4. S. Bernheim-Desvaux, « L'objet connecté sous l'angle du droit des contrats et de la consommation », *Contrats, conc. conso.* 2017, n° 1, étude 1.

responsabilité civile et des assurances semble en effet susceptible d'être adapté afin d'appréhender les dommages causés par des IA, notamment par des « véhicules autonomes ».

B/ La possible adaptation des règles classiques de la responsabilité civile et du droit des assurances

Les « véhicules autonomes » sont concernés par l'assurance obligatoire, laquelle pèse sur toute personne souhaitant « faire circuler » un véhicule terrestre à moteur³⁹. Aucune référence n'étant faite par les textes à la notion de « conducteur », l'absence totale de contrôle de la conduite est sans incidence⁴⁰.

La circulation de tels véhicules se heurte toutefois à l'heure actuelle aux dispositions de la Convention de Vienne du 8 novembre 1968, lesquelles requièrent la présence d'une personne humaine. Si un amendement, entré en vigueur le 23 mars 2016, a certes autorisé les systèmes embarqués ayant une incidence sur la conduite⁴¹, l'exigence d'un conducteur maîtrisant le véhicule a été maintenue⁴².

L'application de la loi « Badinter » aux accidents impliquant un « véhicule autonome » ne pose pas de problème lorsqu'un être humain conserve la possibilité de reprendre le contrôle de la conduite. « L'individu, bien qu'il soit effectivement dessaisi d'une partie de l'activité de conduite, conserve une forme de maîtrise intellectuelle se concrétisant dans la surveillance de l'environnement de conduite ou du système »⁴³. Le décret du 28 mars 2018 affirme en ce sens que, « lors de l'activation des fonctions de délégation de conduite, une personne assure, en qualité de conducteur, la conduite du véhicule »⁴⁴.

Un recours de l'assureur du conducteur ayant indemnisé la victime serait toutefois ensuite envisageable contre le producteur du véhicule sur le fondement de la responsabilité du fait des produits défectueux⁴⁵. Afin de déterminer avec certitude la source de l'accident, un système d'enregistrement des données de conduite pourrait être utilisé⁴⁶. Un tel report, *in fine*, de la charge financière sur les constructeurs automobiles aura probablement une incidence en termes d'assurance. « Loin de mettre à l'épreuve le seul modèle de l'assurance automobile, les véhicules autonomes invitent dès lors à repenser la

39 C. assur., art. L. 211-1.

40 I. Vingiano-Viricel, *op. cit.*, n° 21, p. 33.

41 Art. 8, § 5 bis.

42 Art. 8 et 13.

43 L. Teresi, M. Rakotovahiny et S. Jambort, « Incidences des systèmes de conduite automatique sur les responsabilités civiles et pénales », *JCP G* janv. 2019, doctr. 83, n° 13.

44 D. n° 2018-211, 28 mars 2018.

45 R. Gola, « L'adaptabilité de la règle de droit face à l'émergence des véhicules connectés et autonomes », *RLDI* janv. 2017, p. 59.

46 D. n° 2018-211, 28 mars 2018, art. 11.

couverture assurantielle des risques liés aux produits défectueux ainsi que l'articulation entre ces deux garanties »⁴⁷.

A terme, si des « véhicules autonomes » pouvaient circuler sans aucun être humain contrôlant la conduite, une adaptation de la notion de gardien ou de celle de conducteur serait nécessaire⁴⁸.

Une première piste pourrait être offerte par la distinction jurisprudentielle entre la garde de la structure et celle du comportement⁴⁹ concernant les choses dotées d'un dynamisme propre : le « gardien de la structure » répond des dommages résultant de vices internes de la chose, et le « gardien du comportement » de ceux découlant de son usage. Une transposition aux « véhicules autonomes » serait, selon certains, envisageable⁵⁰ selon la source du dommage : défaillance du système automatisé ou mauvaise utilisation d'un véhicule non vicié. Recourir à une telle distinction est toutefois difficilement compatible avec la directive de 1985 relative à la responsabilité du fait des produits défectueux. La Cour de justice de l'Union européenne a précisé que ce régime est d'application exclusive⁵¹ et ne peut pas être concurrencé sur ce qui fait sa spécificité, c'est-à-dire l'instauration d'une responsabilité sans faute pour défaut de sécurité, ce qui semble bien être le cas d'une action contre le gardien de la structure⁵².

Une seconde solution serait de retenir une qualification de conducteur par détermination de la loi⁵³. La loi allemande assimile ainsi depuis 2017 l'utilisateur au conducteur⁵⁴. La loi « Badinter » pourrait rester applicable en qualifiant de conducteur celui qui active une fonction de conduite automatisée et l'utilise, même s'il ne la contrôle pas personnellement. Il pourrait ensuite se retourner contre le fabricant en cas de produit défectueux ou de vice caché.

47 L. Andreu, *op. cit.*, n° 02-04, p. 63.

48 Optant pour un nouveau régime inspiré de la responsabilité du fait des animaux : A. Auger-Vigneron, « Quatre freins à la mise en circulation de la voiture autonome », *Expertises* février 2019, p. 68.

49 Civ. 2, 5 janv. 1956, n° 56-02.126.

50 I. Vingiano, « Quel avenir pour le « conducteur » d'une « voiture intelligente » ? », *LPA* 1 déc. 2014, p. 6, n° 15-16.

51 CJUE 25 avril 2002.

52 L. Andreu, *op. cit.*, n° 02-171.

53 L. Andreu, *op. cit.*, n° 01.72.

54 Loi fédérale du 16 juin 2017 qui assimile au conducteur « celui qui active une fonction de conduite hautement ou totalement automatisée et l'utilise pour la commande du véhicule, même s'il ne le contrôle pas personnellement dans le cadre d'une utilisation conforme de cette fonction ».