



**HAL**  
open science

# Enjeux juridiques liés à l'information et la formation des conducteurs des véhicules à délégation de conduite

Teresi Laurent, Marie-Andrée Rakotovahiny

## ► To cite this version:

Teresi Laurent, Marie-Andrée Rakotovahiny. Enjeux juridiques liés à l'information et la formation des conducteurs des véhicules à délégation de conduite. Communication - Commerce électronique, 2000. hal-04771621

**HAL Id: hal-04771621**

**<https://hal.science/hal-04771621v1>**

Submitted on 7 Nov 2024

**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.

## 8 Enjeux juridiques liés à l'information et la formation des conducteurs des véhicules à délégation de conduite

Laurent TERES  
maître de conférences,  
université Paul Sabatier (Toulouse III), LERASS

Marie-Andrée  
RAKOTOVAHIN  
maître de conférences HDR,  
université Paul Sabatier (Toulouse III), LERASS-CDA (EA 780)

Dans le contexte de la conduite déléguée, l'information du conducteur joue un rôle inédit car 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. L'objet de cette étude consiste à dégager quelques-unes des questions de droit soulevées par cette dimension nouvelle de l'activité de conduite, qui s'articulent autour des deux principaux enjeux : la sécurité routière et la responsabilité.

1 - **Position du problème.** – Dans l'attente de l'éviction complète de l'homme par des véhicules entièrement automatisés, c'est-à-dire aptes à prendre en charge, sans intervention, n'importe quel trajet dans toutes les circonstances de circulation<sup>1</sup>, l'introduction prochaine sur les routes de véhicules à délégation de conduite – équipés de dispositifs assurant dans certaines situations le contrôle et/ou la surveillance de l'environnement de conduite – représente une évolution technique redoutable parce que génératrice de risques nouveaux encore mal appréhendés. Il ressort en effet de l'abondante littérature que les ergonomes et psycho-sociologues ont consacré aux diverses problématiques liées à la transformation de la conduite en activité discontinue, partagée entre un individu et un automate, que la question des transitions est centrale en termes de sécurité routière<sup>2</sup>. Souvent qualifiée de « reprise en main », mais désignant le passage entre deux contrôles – de l'humain vers la machine ou inversement – la transition, qui est l'expression la plus évidente des nouvelles interactions suscitées par l'introduction des systèmes de conduite automatisés (SCA), soulève nombre d'interrogations, pour l'heure non résolues. En déchargeant temporairement le conducteur d'une partie des activités liées à la conduite – contrôle dynamique du véhicule (manœuvres) à partir du niveau 3 d'automatisation dans la limite du domaine de conception du système – les SCA affecteraient son comportement et sa capacité de réaction. Absence de vigilance, perte de conscience de la situation, dégradation des compétences de conduite, surcharge mentale en situation complexe ou de danger imminent, confiance excessive dans l'automate et ses possibilités, sont quelques-uns des biais dont la délégation de conduite est à l'origine et qui influencent le temps et la qualité de reprise en main du véhicule. La délégation de conduite approfondit ainsi la

problématique de la distraction au volant<sup>3</sup> et en introduit une autre : la gestion de la relation homme/machine, qui s'est déjà présentée dans l'aviation civile, mais qui, dans ce contexte, pourrait obérer tous les avantages – au premier rang desquels la sécurité – associés à la diffusion de cette technique et constituer un verrou à l'essor des SCA.

Bien que la rupture représentée par les SCA ait déjà suscité discussions et réflexions – voire quelques interventions normatives – qui s'articulent précisément autour de ce rapport nouveau entre individu et système de conduite comme c'est le cas de l'incidence de l'automatisation sur les notions de conducteur, de maîtrise, ou ses conséquences en termes de responsabilités, la question de la régulation par le droit de cette relation n'a pas, en tant que telle, été envisagée<sup>4</sup>. C'est précisément l'objet de cette étude, qui n'a pour ambition que de soulever quelques questions autour de l'information du conducteur – et son encadrement juridique – puisqu'elle constitue un aspect déterminant de la relation homme-machine. Si l'on considère en effet que, dans le contexte de l'automatisation partielle, la qualité de la conduite est étroitement dépendante de l'interaction précitée, les questions liées à la connaissance du système par le conducteur, son information en temps réel et sa capacité à correctement l'interpréter pour garantir la sécurité des autres usagers de la route deviennent tout à fait centrales. Sur le versant de la réglementation routière, il convient donc d'interroger l'aptitude des dispositions existantes en matière d'information et de formation des conducteurs à accueillir cette situation nouvelle ou bien, en cas d'incompatibilité, envisager leur adaptation, comme l'esquissent déjà la résolution du 3 octobre 2018 à la

1. Plus précisément, le véhicule entièrement automatisé est équipé d'un système de conduite qui fonctionne sans limitations liées à un quelconque domaine de conception fonctionnelle durant une partie ou la totalité du trajet, sans qu'il soit besoin d'intervention humaine pour assurer la sécurité routière » cependant que le véhicule hautement automatisé, parce qu'il est conçu pour fonctionner dans un domaine particulier, la suppose encore (Rés. du Forum Mondial sur la Sécurité Routière sur le déploiement de véhicules hautement et entièrement automatisés, 3 oct. 2018 : ECE/Trans/WP.1/2018/165)

2. Pour une synthèse V. M. Walch et a., *From Car-Driver-Handover to Cooperative Interfaces : Visions for Driver-Vehicle Interaction in Automated Driving*, in *Automotive User Interfaces*, Springer 2017, p. 273.

3. Certains travaux semblent même montrer qu'à des niveaux d'automatisation plus bas, qui impliquent en principe la surveillance constante de l'environnement de conduite, les individus portent principalement leur attention sur des activités accessoires à conduite, ce qui ne fait que confirmer une tendance déjà constatée en l'absence même de tels dispositifs (V. Li Rubin et a., *Exploring the self regulation of secondary task engagement in the context of the partially automated driving* : *Transportation Research part F* 64 (2019) 147-160).

4. Il serait illusoire de penser que, dans un contexte technique aussi complexe, seules les règles de droit puissent assurer cette régulation. C'est pourquoi, il est envisagé de généraliser des équipements du contrôle de la distraction – qui ne manqueront pas de soulever d'épineuses questions liées au respect de la vie privée – ou de développer des stratégies d'interaction homme/machine plus coopératives, c'est-à-dire non séquentielles.

convention de Vienne de 1968 sur la circulation routière et la loi d'orientation sur les mobilités<sup>5</sup>. Autrement dit, il s'agit de répondre à la question de savoir quelle information doit être communiquée au conducteur et dans quelles circonstances. À côté de la sécurité, sur cet autre versant du risque automobile qu'est la responsabilité, la communication des conditions d'utilisation du véhicule et des informations en temps réel acquièrent également une importance inédite – surtout à ce stade du déploiement de ces systèmes. L'article 2-1 de l'ordonnance n° 2016-1057 du 3 août 2016 relative à l'expérimentation des véhicules à délégation de conduite<sup>6</sup> en témoigne déjà puisqu'il fait de l'information du conducteur un élément essentiel à partir duquel il convient d'apprécier l'imputation de la responsabilité pénale. Mais il faut aller au-delà, et considérer notamment la manière dont le défaut ou la carence de données pourrait être pris en compte au titre de la responsabilité civile contractuelle.

2 - On présentera donc les questions de droit soulevées par l'information et la formation du conducteur de véhicules équipés de SCA autour de deux enjeux : celui de la sécurité routière (1) et celui de la responsabilité (2).

## 1. Information et formation du conducteur dans le contexte de la délégation de conduite : un enjeu de sécurité

3 - Comme l'impose l'article 8, § 4 de la convention de Vienne de 1968, « tout conducteur doit avoir les connaissances et les habiletés nécessaires pour conduire son véhicule ». Il s'agit là d'une condition élémentaire de sécurité routière<sup>7</sup>. En l'état du droit, les textes organisant les formations et épreuves liées à l'acquisition de ces différents savoirs et savoir-faire, ne prennent pas en compte la situation du véhicule à conduite déléguée et, quoique leur formulation, très accueillante, puisse permettre de recouvrir le cas des systèmes automatiques, il semble difficile qu'une telle solution puisse prospérer. Tout d'abord, parce que les SCA se distinguent des dispositifs d'aide à la conduite, fussent-ils avancés, et contribuent à transformer en profondeur les conditions d'utilisation du véhicule ; ensuite parce que ces textes, de police administrative, sont d'interprétation stricte, en raison de l'objectif auquel ils sont associés. Notons à cet égard que les titulaires d'un permis de conduire obtenu sur un véhicule équipé d'une boîte de vitesse automatique ne sont pas autorisés à conduire d'autres véhicules que ceux-là, sauf à suivre une formation appropriée<sup>8</sup>. On peut donc penser qu'une telle restriction puisse jouer à plus forte raison pour les dispositifs qui nous occupent, ce qui ouvrirait la voie à l'obtention de deux permis. En conséquence, c'est dans la perspective du renouvellement de la réglementation applicable et de l'imposition de nouvelles exigences que nous nous placerons pour essayer de circonscrire les connaissances et informations (A) qui devraient être transmises au conducteur de véhicule équipé de SCA soit lors de sa formation, soit indépendamment de celle-ci (B).

### A. - L'information du conducteur dans le contexte de la conduite déléguée

4 - En autorisant le Gouvernement à réglementer « la fourniture d'une information [...] appropriée préalablement à la mise à dispo-

sition des véhicules, à délégation de conduite, lors de la vente ou de la location de ces véhicules », l'article 31 de la loi d'orientation des mobilités vise précisément à réglementer, en amont, la fourniture d'information sur les conditions d'utilisation du système. Pour importante qu'elle soit, il convient aussi de considérer l'information en temps réel, celle communiquée au conducteur pendant le trajet. L'une comme l'autre détermine en effet l'efficacité de l'interaction, donc la sécurité de la conduite.

Être « conscient avant de commencer le trajet de la manière appropriée d'utiliser le véhicule » et « savoir si et quand il est possible d'exercer un contrôle dynamique du véhicule », sont les finalités que la récente résolution du forum mondial de la sécurité routière (FMSR) sur le déploiement des véhicules entièrement automatisés<sup>9</sup> assigne à la communication d'informations aux utilisateurs des SCA. À cet égard, deux types de données devraient leur être fournies : celles qui concernent le domaine de conception fonctionnel du système de conduite équipant le véhicule et celles qui sont relatives à ses modalités d'utilisation.

Qu'ils soient conditionnels (niv. 3) ou hautement automatisés (niv. 4), les SCA sont conçus pour fonctionner sur des trajets et dans des circonstances particulières. Seules quelques situations de conduite sont actuellement prises en charge par ces systèmes – tel est le cas des pilotes d'autoroute, d'embouteillage ou urbain. La réponse à la question de savoir où et quand ces modes de conduite peuvent être activés est liée à la description de leur domaine de conception fonctionnel. Notion technique, reprise par nombre de nomenclatures, le domaine de conception fonctionnel spécifie les conditions dans lesquelles les différentes fonctionnalités du système peuvent assurer le contrôle dynamique du véhicule au lieu et place de l'individu. Leur connaissance est donc essentielle au conducteur, qui pourra apprécier les situations permettant l'emploi du mode automatique. Au sens large, ces conditions sont relatives à l'environnement de conduite ; elles peuvent concerner la vitesse, le type de chaussée, le type de route, son état, sa configuration, la géographie, les conditions de trafic, la signalisation, les conditions atmosphériques ou de visibilité. De récents travaux du WP 29 soulignent que la description du **domaine de conception fonctionnel** devrait porter, à minima sur « l'état de la chaussée, la zone géographique, les plages de vitesses, les conditions ambiantes et autres conditions particulières »<sup>10</sup>. Il en résulte que, par mode de conduite, une grande variété d'informations devra être communiquée par les constructeurs. Eu égard à ses conséquences tant au plan de la sécurité des transports que de la responsabilité, il importe que la description de ces conditions soit aussi complète que possible, le conducteur devant être clairement conscient du mode de fonctionnement et, surtout, des limites d'utilisation du système<sup>11</sup>. Il n'est toutefois pas certain que la méthode traditionnelle d'administration de cette information – le manuel d'utilisation, lorsqu'il est lu – soit suffisamment efficace pour lui permettre de faire face à la complexité potentielle des situations de conduite. Autrement dit, le risque de mésusage du système persiste malgré la description du **domaine de conception fonctionnel**<sup>12</sup>.

5. L. n° 2019-1428, 24 déc. 2019 d'orientation des mobilités : JO 26 déc. 2019.

6. V. Ord. n° 2016-1057, 3 août 2016, art. 2 relative à l'expérimentation de véhicules à délégation de conduite sur les voies publiques, tel que modifié par L. n° 2019-486, 22 mai 2019 relative à la croissance et la transformation des entreprises.

7. A. 19 févr. 2010, n° DEVS0929866A, art. 1<sup>er</sup> relatif aux modalités pratiques de l'examen du permis de conduire de la catégorie B et de la sous-catégorie B1 dispose que « L'épreuve pratique du permis de conduire a pour objet de contrôler les connaissances, les aptitudes et les comportements pour circuler en toute sécurité ».

8. V. A. 20 avr. 2012, n° IOCS1221841A, art. 3.1 fixant les conditions d'établissement, de délivrance et de validité du permis de conduire : JO 6 mai 2012.

9. CEE-ONU, rés. du Forum Mondial sur la Sécurité Routière sur le déploiement de véhicules hautement et entièrement automatisés, 3 oct. 2018, ECE/Trans/WP.1/2018/165. Cet instrument non contraignant a pour vocation de coordonner l'activité normative des États signataires en la matière.

10. CEE-ONU, 15 avr. 2019, Document cadre sur les véhicules automatisés, ECE/Trans/WP.29/2019/34.

11. Déjà très élaborée, la loi de l'État de Californie applicable au déploiement des véhicules à délégation de conduite impose aussi aux constructeurs d'indiquer la manière dont le véhicule est appelé à réagir dès lors qu'il atteint les limites de son domaine de **conception fonctionnel**. – V. également rés. 3 oct. 2018, préc.

12. A. Boelhouwer et al., *Should I take over ? Does system knowledge help drivers in making take-over decisions while driving a partially automated car ?* : *Transportation Research Part F*, 60 (2019) 669-684. – V. aussi, par exemple, le manuel d'utilisation de la Tesla model S. Il indique, de manière non exhaustive, les limites d'utilisation des modes de conduite automatique dans une généralité terminologique qui rend délicate l'appréciation par le conducteur de la

Les instructions d'utilisation des SCA constituent une information moins critique puisqu'elles ne laissent aucune place à l'appréciation du conducteur. Elles recouvrent simplement les différentes manipulations impliquées par l'activation, la désactivation voire la configuration du système de conduite.

L'importance de l'information fournie au conducteur durant le trajet n'est pas à démontrer – elle l'est peut-être même plus que celle fournie en amont, compte tenu des difficultés signalées. Au regard des réflexions et des premières initiatives normatives au détour desquelles elle commence à se détacher, on peut retenir que la question de l'information en temps réel du conducteur recouvre deux aspects : celui de son contenu et de ses modalités de communication. Toujours suivant la résolution sur le déploiement des véhicules entièrement automatisés, les systèmes de conduite doivent « communiquer avec les utilisateurs de manière claire, efficace et cohérente, en fournissant suffisamment d'informations sur l'état du système, ses intentions en permettant d'agir de manière appropriée ; avertir les utilisateurs comme il se doit, de manière claire et efficace lorsque le véhicule quitte son **domaine de conception fonctionnelle** ; fonctionner de manière à permettre de contrôler s'il exerce ou exerçait un contrôle dynamique du véhicule ». Informer le conducteur sur l'état du système ou son statut de fonctionnement, le prévenir des risques potentiels ou de l'exigence prochaine d'une reprise en main, l'alerter d'une action à entreprendre, à cesser, d'une défaillance ou d'un risque imminent sont quelques-unes des données qui devraient être transmises par l'interface homme-machine, suivant un degré de criticité croissant. L'objectif de cette communication est double. Il s'agit d'assister le conducteur dans la réalisation des différentes activités qui lui incombent lorsqu'il a ou n'a pas le contrôle du véhicule – dans ce dernier cas afin de maintenir son niveau de vigilance – et de lui fournir un appui à l'**occasion des phases transitions** ou de l'y préparer. S'il existe une grande convergence de vues sur le type des données à transmettre – puisqu'elles participent directement de l'interaction homme/machine – tel n'est pas le cas des modalités de communication, qui ont une influence sur l'efficacité et le temps de réaction du conducteur et la reprise en main. La résolution précitée, comme d'autres textes<sup>13</sup>, insistent sur l'évidence, la non-ambiguïté, la cohérence des signaux visuels, sonores ou tactiles, qui doivent être transmis à l'utilisateur afin d'orienter au mieux son comportement, toutefois les industriels sont libres de déterminer leurs propres solutions techniques. Cela signifie, en l'absence de normalisation, que les modalités de communication varieront suivant les modèles de véhicules multipliant de ce fait les risques de mésusage de ces systèmes, notamment lors du changement de véhicule.

## B. - La formation du conducteur dans le contexte de la conduite déléguée

5 - Nécessaire, l'information du conducteur en amont et durant le trajet est certainement insuffisante pour assurer la sécurité des usagers de la route, elle ne garantit pas que le conducteur soit apte à faire face à toutes les situations de conduite. À ce stade de leur développement, les SCA impliquent en effet une forme de collaboration nouvelle entre l'homme et la machine pour laquelle la seule fourniture d'informations sur ces systèmes et les conditions de leur fonctionnement, aussi complète soit-elle, ne saurait préparer. On observera, à cet égard, que, dans l'État de Californie, l'important taux d'incidents liés aux transitions constatées lors de l'expérimentation de tels véhicules sur route (un toutes les 178 reprises en main !), a été réduit grâce à la mise en place d'un programme particulier de formation des conducteurs – pourtant

expérimentés – chargés de les réaliser<sup>14</sup>. Aussi bien la transmission de ces connaissances élémentaires sur le véhicule devrait s'accompagner – voire être elle-même prévue – dans le cadre d'une formation spécifique des conducteurs, ce qui pourrait ouvrir la voie, en droit national, au renouvellement des conditions d'obtention du permis de conduire.

Si elle n'a pas complètement émergé des différentes discussions liées au déploiement des véhicules à délégation de conduite, la question d'une réglementation, ou bien celle de la mise en œuvre d'une politique publique, de formation des conducteurs de véhicules équipés de SCA devrait être clairement posée tant pour ce qui concerne ses modalités que son contenu, car si la technique permettra certainement d'éviter les risques « inacceptables », c'est-à-dire ceux qui sont raisonnablement prévisibles ou évitables, il appartiendra au conducteur d'appréhender les autres, sans en susciter lui-même en raison de son ignorance du fonctionnement ou de son inaptitude à appréhender certaines situations de conduite. Quelques textes, sans portée normative, ont esquissé la question. Certains d'entre eux considèrent qu'il appartient au constructeur de pourvoir « à l'éducation et la formation des employés, revendeurs, des distributeurs et des consommateurs » en concevant et proposant des programmes spécifiques de formation<sup>15</sup> au lieu que d'autres envisagent l'adaptation de la formation des conducteurs qui devrait désormais comprendre « des modules périodiques supplémentaires sur l'utilisation des mécanismes d'aide à la conduite ». Quant à l'article 12 de la loi d'orientation des mobilités, elle autorise le Gouvernement à imposer une « formation appropriée, préalablement à la mise à disposition des véhicules à délégation de conduite, lors de la vente ou de la location de tels véhicules ». Une réponse sera donc, sans doute, prochainement formulée par le législateur. Elle devrait permettre de définir non seulement le contenu et les modalités de la formation des futurs conducteurs de véhicules équipés de SCA – qui pourraient être actualisés tant au point de vue de la connaissance du véhicule, de ces systèmes et des épreuves pratiques destinées à vérifier l'aptitude du conducteur à interagir en toute sécurité avec le pilote automatique – que celle des formateurs eux-mêmes, dont il faudrait d'ailleurs identifier la figure. On est autorisé à penser qu'à ce stade précoce de la diffusion de cette technique, d'autres professionnels que les enseignants de la conduite puissent jouer ce rôle.

## 2. Information du conducteur dans le contexte de la délégation de conduite : un enjeu de responsabilité .

6 - Dans un contexte de mise à disposition d'un véhicule à conduite déléguée, une information sur ses conditions d'utilisation devra être fournie à son utilisateur. À défaut, la responsabilité contractuelle du débiteur de l'information fondée sur le manquement à l'obligation d'information pourra être engagée sans entraver la possibilité d'engager la responsabilité civile sur le fondement de la loi Badinter ou du fait des produits défectueux (A). L'engagement de la responsabilité pénale, notamment dans le contexte de la réglementation des expérimentations, fait apparaître des exceptions strictement définies au principe de la responsabilité personnelle du conducteur. Là encore, l'information du conducteur et sa connaissance du fonctionnement du système de délégation demeurent la clef de voûte de l'appréciation de sa responsabilité pénale (B).

capacité du système à faire face à certaines situations de conduite et déterminer s'il faut enclencher ou bien stopper le système.

13. Rés. 14 mars 2017, du Parlement européen, sauver des vies, renforcer la sécurité du véhicule (2017/2085 (INI)).

14. La réglementation impose aux constructeurs la mise en place et l'actualisation de formations à destination de pilotes déjà expérimentés. V. Favarò et al., *Autonomous Vehicles's Disengagements : Trends, Triggers & Regulatory limitation : Accident Analysis & Prevention* 110 (2018) 136-148.

15. CEE-ONU, 15 avr. 2019, préc., qui semble être une reprise de la réglementation californienne.

## A. - Les conditions d'utilisation du système et la mise en jeu de la responsabilité contractuelle

7 - Préalable à la mise à disposition des véhicules à délégation de conduite, lors d'un contrat de vente ou d'un contrat de location, la fourniture d'une information sur les conditions d'utilisation du système n'est pas à négliger. Loin d'être dotée d'un régime propre, l'information est un devoir contractuel dont le caractère moral est souvent excipé. Information précontractuelle, information du consommateur, information du profane [...], myriade de variantes à une seule obligation destinée à permettre à celui qui en est le destinataire de donner un consentement libre et éclairé. Garant d'une certaine sécurité, le contenu de l'information sur les conditions d'utilisation du véhicule à délégation de conduite concernera « les fonctions de conduite (direction, freinage) déléguées au conducteur et le mode d'activation / désactivation de cette délégation de conduite, le domaine d'emploi (ex : route à chaussées séparées ou non, vitesse contextuelle) et conditions de circulation (visibilité, présence de travaux, densité du trafic...) le niveau d'automatisation, qui caractérise principalement la répartition attendue des tâches de conduite par, respectivement, le conducteur et le véhicule »<sup>16</sup>. Cette information figurera sans aucun doute au premier chef dans le manuel d'utilisation du véhicule, sur le site internet de la marque commercialisant le véhicule. Mais cette information trouvera également un canal à travers l'oralité à l'occasion d'une mise à disposition contractuelle sous la forme du contrat de vente ou du contrat de location. Le contenu de l'information orale doit-il être strictement identique à celui qui est contenu sur le support papier ou informatique ? Ne va-t-elle pas être présumée donc édulcorée pour permettre la prise en mains rapide de l'utilisateur du véhicule ?

L'information orale ou écrite sera d'autant plus nécessaire que le produit peut présenter une certaine dangerosité pour son utilisateur ou pour les tiers, si les conditions d'utilisation n'en sont pas respectées. Cette dangerosité supposée est corrélative à un renforcement de l'obligation d'information sur les dangers (risques) d'utilisation vers une exigence beaucoup plus lourde et pénalisante de garantie d'information<sup>17</sup>. L'utilisation correcte du véhicule par le biais d'une information conforme à l'usage envisagé par l'utilisateur garantit sa sécurité. Le manquement à l'obligation d'information sur les conditions d'utilisation du véhicule peut générer un défaut de sécurité. L'information délivrée sur les conditions d'utilisation du véhicule doit également permettre d'attirer l'attention de l'utilisateur sur les dangers. Celui qui est débiteur de l'information devra s'assurer qu'il a bien fourni l'information appropriée quant à l'utilisation, l'usage du véhicule au point même de la garantir. Mais comment s'assurer que l'utilisateur aura correctement reçu l'information et l'aura comprise ? La nécessité de mettre en situation l'utilisateur et de vérifier la réception et la compréhension de l'information ne seront pas à minimiser.

L'information sera préalablement une information précontractuelle<sup>18</sup> dont ne pourra s'exonérer le professionnel au regard de la technicité du produit que constitue le véhicule à conduite déléguée. Cette information aura pour finalité d'éclairer le consente-

ment du futur utilisateur<sup>19</sup>. Dans ses dispositions, le Code civil parle d'information déterminante, mais nous préférons la terminologie, de pertinente, qu'affectionne le professeur M. Fabre-Magnan. La pertinence de l'information procèdera d'une bonne prise en main du véhicule. Le caractère pertinent de l'information est subjectif dans la mesure où celui qui doit la dispenser est un professionnel et qu'il est censé connaître les caractéristiques du véhicule, ses conditions d'utilisation, son domaine de conception fonctionnel et les aléas qui peuvent y être liés. L'objectivation de l'information garante d'une utilisation correcte et sans danger du véhicule invite le professionnel à interroger l'utilisateur sur ses potentielles conditions d'utilisation. Le manquement à cette obligation précontractuelle sera source de responsabilité civile à condition bien sûr qu'un préjudice ait été subi par l'utilisateur et prouvé.

Contractuelle, l'information le sera pendant toute l'exécution du contrat de vente ou de location afin de permettre une exécution correcte du contrat et permettre une utilisation efficiente et sécurisante du véhicule. Là encore, la responsabilité contractuelle de celui qui est débiteur de l'obligation d'information ne pourra être retenue que si un manquement peut lui être reproché et que ce manquement a été générateur d'un préjudice pour l'utilisateur du véhicule. Il appartiendra à l'utilisateur qui a subi un préjudice résultant des conditions d'utilisation du véhicule de ramener la preuve (difficile) que l'information nécessaire pour éviter le dommage n'a pas été donnée. Dans le cadre de l'obligation d'information, il appartient également à l'utilisateur de se renseigner. L'information précontractuelle ou contractuelle ne peut se résumer à de la fourniture de renseignements. L'obligation d'information est aussi une obligation de conseil sur l'usage qu'envisage l'utilisateur du véhicule, mais également une obligation de mise en garde<sup>20</sup>. Dans la délivrance de l'information, la qualité professionnelle ou profane du destinataire importe peu. L'important figure dans son degré de compétences pour apprécier les caractéristiques techniques du véhicule<sup>21</sup>.

Le contrat de vente ou de location du véhicule fondera une responsabilité contractuelle si les conditions en sont réunies. Certains prédisent un éclatement de la responsabilité civile<sup>22</sup>. Responsabilité civile contractuelle, responsabilité fondée sur la loi Badinter [...]. Si une victime subit un dommage corporel du fait de mauvaises conditions d'utilisation du véhicule, elle pourra avoir recours à la loi du 5 juillet 1985, parangon de l'indemnisation. « En pratique, cela signifie que les dommages causés par un véhicule sont quasiment toujours imputables au conducteur de l'engin. Le conducteur ne peut invoquer ni la force majeure, ni le fait d'un tiers pour se voir exonéré des dommages qui lui sont imputés. Le but étant de protéger au maximum les victimes, ce qui ne semble pas être contraire à l'arrivée des voitures autonomes car la présence d'un conducteur n'est pas une condition d'application du régime au regard de l'article 1 de la loi « Badinter » »<sup>23</sup>. Implication d'un véhicule, accident de la circulation, réparation des dommages corporels comme matériels par le conducteur, tels sont les fonda-

16. Document stratégie commerciale véhicule automatisé, p. 35.

17. S. Le Gac-Pech, *Incidence de l'information sur la notion de produits défectueux*, note ss Cass. 1<sup>re</sup> civ., 4 févr. 2015 : JCP G 2015, 1265.

18. C. civ., art. 1112-1, « Celle des parties qui connaît une information dont l'importance est déterminante pour le consentement de l'autre doit l'en informer dès lors que, légitimement, cette dernière ignore cette information ou fait confiance à son cocontractant. Néanmoins, ce devoir d'information ne porte pas sur l'estimation de la valeur de la prestation. Ont une importance déterminante les informations qui ont un lien direct et nécessaire avec le contenu du contrat ou la qualité des parties. Il incombe à celui qui prétend qu'une information lui était due de prouver que l'autre partie la lui devait, à charge pour cette autre partie de prouver qu'elle l'a fournie. Les parties ne peuvent ni limiter, ni exclure ce devoir. Outre la responsabilité de celui qui en était tenu, le manquement à ce devoir d'information peut entraîner l'annulation du contrat dans les conditions prévues aux articles 1130 et suivants ».

19. M. Fabre-Magnan, *De l'obligation d'information dans les contrats : Essai d'une théorie* : LGDJ, coll. Droit privé, 1992, Réédition 2014, coll. Anthologie du droit, LGDJ Lextenso Éditions.

20. Pour un exemple, Cass. 1<sup>re</sup> civ., 18 juin 2014, n° 13-16.585, « Doit être approuvé l'arrêt qui, ayant constaté que le vendeur d'un foyer clos dit « insert », appareil qualifié de dangereux, s'était borné à remettre une notice d'utilisation à l'acheteur, sans l'inviter à faire procéder à son installation par un professionnel ou une personne qualifiée, retient que le vendeur ne démontre pas avoir satisfait à son obligation de mise en garde sur les règles techniques d'installation du produit ».

21. Pour un exemple, Cass. com., 4 juill. 2018, n° 17-21.071, « l'obligation d'information et de conseil du vendeur à l'égard de son client sur l'adaptation du matériel vendu à l'usage auquel il est destiné n'existe à l'égard de l'acheteur professionnel que dans la mesure où sa compétence ne lui donne pas les moyens d'apprécier la portée exacte des caractéristiques techniques du dispositif en cause ».

22. R. Gola, *L'adaptabilité de la règle de droit face à l'émergence des véhicules connectés et autonomes* : RLDJ janv. 2017, n° 4937, p. 58.

23. R. Gola, art. préc., p. 58.

mentaux de la responsabilité issue de la loi du 5 juillet 1985<sup>24</sup>. Mais l'admission de la responsabilité fondée sur la loi Badinter appliquée au véhicule à délégation de conduite oblige à ne pas s'enfermer dans une conception restrictive du conducteur. Loin d'être un conducteur, l'individu qui a activé le système est plus un utilisateur du véhicule. C'est l'utilisation qui est faite du véhicule à conduite déléguée qui fonde la qualité d'utilisateur. La qualité d'utilisateur dans des cas limités d'autonomie du véhicule permet d'englober la qualité de conducteur. À côté de cette garantie d'indemnisation, la responsabilité du fait des produits défectueux n'est pas à négliger. Dans le cadre du véhicule à délégation de conduite, le défaut de sécurité qui fonde cette responsabilité peut résulter d'un défaut d'information sur les risques encourus par l'utilisateur du véhicule à conduite déléguée provenant de son fonctionnement et les limites de l'autonomie du véhicule. Le fabricant devra veiller « à ce que l'utilisateur saisisse les risques d'un comportement qui pourrait nuire au bon fonctionnement des systèmes de conduite autonomes [...] »<sup>25</sup> et les aléas relatifs à l'appréciation du fonctionnement desdits systèmes en lien avec la variabilité des situations de conduite. Cette affirmation risque de se heurter à la réalité des faits et notamment à la question probatoire du défaut de sécurité résultant d'un défaut d'information du fabricant ou de celui qui met à disposition le véhicule. Le véhicule à conduite déléguée oblige à « jongler » avec différents types de responsabilités civiles en raison de la singularité du produit, singularité qui influence la responsabilité pénale.

## B. - Les conditions d'utilisation du système et l'imputation de la responsabilité pénale dans le cadre de l'expérimentation des véhicules à délégation de conduite

8 - En réécrivant l'article 2 de l'ordonnance n° 2016-1057 du 3 août 2016 relative à l'expérimentation des véhicules à délégation de conduite<sup>26</sup>, l'article 125 de la loi du 22 mai 2019, dite « Pacte »<sup>27</sup>, introduit une nouvelle exception au principe de responsabilité personnelle du conducteur tel qu'il résulte de l'article L. 121-1 du Code de la route. Au regard de l'économie élémentaire de cette disposition, qui a le mérite de « rechercher la simplicité dans les responsabilités pénales à engager »<sup>28</sup>, le conducteur ne doit plus répondre des infractions et dommages causés aux biens et aux personnes dès lors que trois conditions sont cumulativement remplies : le système est en marche ; il a été activé conformément à ses conditions d'utilisation ; il informe le conducteur en temps réel d'être en état d'observer les conditions de circulation et d'exécuter sans délai toute manœuvre en ses lieux et place. Cette présomption d'imputabilité de la responsabilité pénale, qui pèse sur le titulaire de l'autorisation d'expérimentation lorsque le système de délégation de conduite est « correctement enclenché par le conducteur »<sup>29</sup>, est toutefois écartée quand celui-ci a effectivement repris le contrôle du véhicule « après sollicitation du système de conduite et à l'issue d'un délai de reprise de contrôle du véhicule précisé par l'autorisation d'expérimentation, dont le conducteur est informé » ou bien lorsqu'il « a ignoré la circonstance évidente que les conditions d'utilisation du système de délégation de conduite, définies pour l'expérimentation, n'étaient pas ou plus remplies ». Le principe suivant lequel l'imputabilité de la responsabilité personnelle ne s'envisage que d'un

point de vue individuel retrouve donc à s'appliquer dans ces deux derniers cas de figure.

Il résulte de ce texte, qui pourrait préfigurer de futurs équilibres normatifs, que l'information du conducteur et sa connaissance du fonctionnement du système de délégation deviennent des critères essentiels de l'appréciation de sa responsabilité pénale. Deux sortes d'informations doivent être considérées à cet égard : les informations communiquées en temps réel par le SCA (signal de reprise en main, indication du statut du fonctionnement) qui renseignent le conducteur tout au long du trajet et les conditions d'utilisation (domaine de conception fonctionnel, instructions sur l'activation et la désactivation, délai de reprise en main), que celui-ci doit connaître. L'information, acquise ou transmise au conducteur, est donc le pivot de la distribution de la responsabilité pénale, car elle commande l'attribution du contrôle du véhicule. L'utilisateur négligent qui omettrait ainsi de reprendre en main le véhicule à l'issue du délai prévu à cet effet – et qu'il ne pouvait ignorer – soit parce que le système n'est pas programmé pour faire face à un certain évènement, soit – et à plus forte raison – parce qu'il sort de son domaine de conception fonctionnel, se verrait imputer la responsabilité des infractions et dommages éventuels causés à raison de son comportement<sup>30</sup>. Inversement, on peut supposer que l'individu sera déchargé de toute responsabilité lorsque le système, en marche et correctement activé, aurait, suite à un défaut de programmation ou une collecte erronée de données, mal anticipé le comportement d'autres usagers de la route et provoqué un accident. Dans le même sens, on pourrait faire état d'une défaillance dommageable d'un des composants matériel ou logiciel du système de conduite qui rendrait impossible une reprise du contrôle en temps utile. D'autres situations sont plus complexes. Est-il si évident pour le conducteur d'évaluer que les « conditions d'utilisation du système de conduite ne sont plus remplies » ? On a observé précédemment que, malgré sa connaissance des conditions d'utilisation, la variabilité des situations de conduite pouvait rendre délicate cette appréciation *in concreto*. Le fait pour le législateur de subordonner l'imputation de la responsabilité à l'ignorance de « la circonstance évidente que les conditions d'utilisation du système [...] n'étaient plus remplies » permet de traiter cet aléa en limitant la responsabilité du conducteur aux carences les plus manifestes. Ce qui réduit inévitablement le domaine de sa responsabilité. En somme, celui-ci est responsable dans tous les cas où il ne reprendrait pas le contrôle du véhicule alors qu'il en a été averti et dans l'hypothèse où il aurait manifestement mal apprécié l'utilisation qui devait en être faite.

Critiquée par le Conseil d'État, qui reprochait au texte du projet de loi<sup>31</sup> d'ignorer que le conducteur n'était pas délié, pendant le fonctionnement du système, « de toute obligation de vigilance ou d'attention », cette répartition binaire des responsabilités semble signifier que le niveau de vigilance, d'attention et de supervision du conducteur peuvent être très faibles lors du fonctionnement des SCA. L'exonération de la responsabilité pénale du conducteur serait donc la réponse cohérente à l'exonération de la majeure partie des activités opérationnelles pendant l'activation du système, comme en attestent certaines discussions et travaux portés au plan international<sup>32</sup>. Reste à savoir cependant si cette dépenalisation, n'impliquera pas une désresponsabilisation des conducteurs. Rassurons-nous : afin d'obvier ce risque probable, les ingénieurs (soute-

24. L'application de la loi du 5 juillet 1985 suscite un consensus relatif autour de son application à la voiture autonome. V. pour exemple, L. Andreu (ss dir.), *Des voitures autonomes, Une offre de loi* : Dalloz, coll. Essais, 2018, p. 69 et s.

25. L. Andreu, *ouvr. préc.*, p. 102.

26. Ord. n° 2016-1057, 3 août 2016, relative à l'expérimentation de véhicules à délégation de conduite sur les voies publiques, *préc.*

27. L. n° 2019-486, 22 mai 2019 relative à la croissance et la transformation des entreprises, *préc.*

28. A. Cohen-Jonathan, Ch. Hugo, *La loi Pacte se limite-t-elle à la seule expérimentation des véhicules autonome ?* : RLDA, n° 151, 1<sup>er</sup> sept. 2019, p. 31.

29. *Ibid.*

30. Sa négligence peut constituer le fondement de la responsabilité pénale. Pendant le fonctionnement du système, celui-ci doit en effet demeurer suffisamment attentif à l'environnement de conduite pour réagir aux situations qui ne peuvent pas ou plus être assumées par la machine. Un rapprochement peut être fait avec l'article R. 412-6 du Code de la route qui dispose que « Tout conducteur doit se tenir constamment en état et en position d'exécuter commodément et sans délai toutes les manœuvres qui lui incombent ».

31. CE, 15 nov. 2018, avis sur un projet de loi d'orientation des mobilités (NOR : TRET1821032L).

32. V. CEE-ONU, FMSR, 9 janv. 2019, Prop. d'amendement a? l'article 8 de la convention de 1968 sur la circulation routière, ECE/Trans/WP.1/2019/1.

nus par les pouvoirs publics) apportent déjà une réponse – idoine à leurs yeux – puisque des dispositifs électroniques de contrôle de la vigilance devront bientôt équiper en série tous les véhicules. Ainsi le conducteur distrait pourra se voir corriger dans son attitude et ses errements au volant en temps réel, hors de la logique juridique et du principe de responsabilité.

Tandis que le déploiement sur le marché des véhicules à délégation de conduite suit le planning forcé des agendas industriels et

politiques, le partage des activités de conduite suscite réflexions et questions nouvelles, à peine émergentes, qui seront difficilement circonscrites dans ce temps limité. La formation et, surtout, l'information du conducteur commencent néanmoins à être l'objet de préoccupations et d'une forme élémentaire de régulation qu'il s'agira d'affiner afin de limiter les dangers liés à l'utilisation des véhicules impliquant le partage des activités de conduite. ■

#### Essentiel à retenir :

Dans le cadre de la conduite déléguée, l'information du conducteur, en amont ou durant le trajet, est un élément essentiel dont dépend la qualité de l'interaction homme-machine et, en définitive, la sécurité de la conduite. Sa communication ne saurait cependant à elle seule obvier les risques nouveaux liés à l'usage de cette technique qui devrait s'accompagner d'une formation spécifique.

L'information ou le devoir d'information sur les conditions d'utilisation d'un véhicule à conduite déléguée interroge la possibilité de l'engagement d'une responsabilité contractuelle dans un contexte de mise à disposition d'un véhicule à conduite déléguée. Mais cette responsabilité contractuelle, loin d'exclure la possibilité de retenir la responsabilité civile sur le fondement de la loi Badinter et celle fondée sur la responsabilité du fait des produits défectueux, s'articule parfaitement avec celles-ci dès lors que leurs conditions en sont remplies.

L'information, acquise ou transmise au conducteur, devient le pivot de la distribution de la responsabilité pénale dans le contexte de la loi Pacte n° 21018-106 du 22 mai 2019, qui introduit une exception au principe de responsabilité personnelle pénale du conducteur, en permettant l'engagement de la responsabilité pénale du conducteur ou celle du titulaire de l'autorisation d'expérimentation, suivant la situation de conduite.

*Mots-Clés* : Véhicule à délégation de conduite - Responsabilité - Information et formation des conducteurs