

Michèle GUILBOT (INRETS), AJAR

Titre complet <i>AJAR : Aspects juridiques des aides au respect de la règle</i>
Financeurs MEEDDM - DSCR
Partenaires au projet (hors financement DSCR) INRETS, Faculté de Droit de l'Université de Poitiers-EPRED, Université du Maine-Centre du droit de la responsabilité
Démarrage 8 mars 2008
Durée 27 mois

Problématique

Le projet AJAR s'intéresse aux difficultés juridiques prévisibles dans le cadre du déploiement des systèmes d'aide à la conduite et au respect de la règle. Ces systèmes vont modifier le comportement de l'activité de conduite et les responsabilités juridiques pourraient être envisagées d'une autre façon qu'actuellement (responsabilités ciblées sur le conducteur).

Trois thèmes sont abordés dans AJAR :

- les contraintes juridiques préalables au déploiement : respect de la réglementation technique mondiale et communautaire applicable aux véhicules, respect des conventions de Vienne de 1968,
- les aides au conducteur et les responsabilités juridiques,
- les aspects juridiques des enregistrements de données par un « système intelligent » introduit dans le véhicule : la protection des données à caractère personnel est intégrée dans les débats des instances communautaires.

Méthodologie

> Les éléments méthodologiques sont de trois ordres :

1. Méthodes traditionnelles de l'analyse juridique : à partir des sources classiques concernant le droit interne et le droit communautaire (textes législatifs et réglementaires, doctrine, jurisprudence, débats parlementaires...).

2. Analyses juridiques transversales à toutes les disciplines de la responsabilité : pénale, civile ou administrative – toutes mobilisables après un accident de la route

3. Analyse des systèmes d'aide à la conduite selon leur impact sur l'activité de conduite, c'est-à-dire des paramètres à prendre en compte selon l'aide apportée au conducteur, en considérant ce qui importe pour l'analyse des responsabilités :

- niveau d'intrusion du dispositif et marge résiduelle d'action du conducteur,
- tâche de conduite soutenue par le dispositif,
- mode de relation des « éléments » du système – par exemple la relation interne des composants du véhicule est plus facile à contrôler qu'une relation externe véhicule/conducteur, véhicule/véhicule ou infrastructure/véhicule).

Résultats préliminaires

> *Accidents, aides et responsabilités* :

La responsabilité juridique, sous un seul terme, regroupe plusieurs objectifs :

- indemniser les victimes, ce qui fait appel soit à la responsabilité civile si les personnes impliquées relèvent du droit privé, soit à la responsabilité administrative dans l'hypothèse où les pouvoirs publics pourraient être mis en cause (ex. LAVIA) ;
- sanctionner la « faute » incriminée en lien de causalité avec les dommages, ce qui est du domaine de la responsabilité pénale.

Les régimes sont indépendants, sous réserve de l'autorité de la chose jugée au pénal.

On observe, dans le domaine des accidents de la circulation, des spécificités en matière de responsabilités juridiques :

- une indemnisation plus rapide des victimes fondée sur l'implication du véhicule, sans recherche de faute, en application de la loi du 5 juillet 1985 ("loi Badinter") (ce qui n'exclut pas des recours en second niveau) ;
- la mise en œuvre de la responsabilité de l'administration (par ex. en cas de problème lié à la signalisation, une incohérence entre la signalisation matérialisée et l'alerte envoyée par le système) ;
- l'application de la loi sur la responsabilité du fait du produit défectueux, fondée sur une responsabilité sans faute des producteurs de produits nouveaux (ce qui concerne directement les aides à la conduite).

L'indemnisation se fait donc au titre de la responsabilité civile et/ou administrative.

1. Responsabilité civile

Se pose la question de l'articulation entre les différents régimes de responsabilité civile :

- niveau 1 : obligation d'indemnisation par le conducteur ou le gardien du véhicule (loi Badinter du 5 juillet 1985 fondée sur l'implication du véhicule) ;
- niveau 2 : le conducteur ou le gardien peut rechercher la responsabilité d'un tiers pour lui faire imputer la charge finale de l'indemnisation (recours des débiteurs, condamnés obligatoirement au titre de la loi de 1985, vers des tiers), ces tiers pouvant se retourner à leur tour vers le conducteur ou le gardien, ou vers d'autres personnes impliquées dans le système.

Différents régimes sont mobilisables, mais le dispositif juridique reste extrêmement défavorable au conducteur, qui, même s'il n'a pas commis de faute, peut être amené à supporter la charge finale de l'indemnisation. S'il n'a pas souscrit de garantie corporelle, il supportera au surplus l'indemnisation de ses propres dommages, à moins qu'il n'ait recours à la responsabilité administrative pour un défaut d'entretien de la voirie.

2. Responsabilité administrative

Quelle est la responsabilité de l'administration ?

Peuvent être responsables l'Etat ou les collectivités territoriales impliqués dans la conception ou la maintenance d'un système (ex. gestion d'une base de données cartographique, support d'un système de type LAVIA). Les bénéficiaires sont les conducteurs, usagers de la voie publique.

C'est la responsabilité pour défaut d'entretien normal de la voirie qui est mobilisable. La faute est présumée : l'administration doit apporter la preuve de la normalité de l'entretien.

En résumé, le partage des responsabilités est toujours possible pour l'imputation de la dette entre les différents acteurs (y compris avec le conducteur du véhicule équipé et avec d'autres conducteurs impliqués) mais la situation est le plus souvent peu favorable aux conducteurs.

3. Responsabilité pénale :

Les personnes impliquées dont responsabilité pénale peut être recherchée :

- le conducteur :

Le droit est ici aussi très exigeant vis-à-vis du conducteur : contrôlabilité (imposée par la convention de Vienne sur la circulation routière, ce qui pose problème pour les aides à la conduite) et maîtrise du véhicule sont requises. De plus, la conduite d'un véhicule terrestre à moteur constitue par elle-même une circonstance aggravante de responsabilité pénale en cas de dommages corporels ou mortels.

- les personnes morales impliquées dans la conception ou la maintenance d'un système :

Personnes morales de droit privé (constructeurs automobiles ou fabricants d'un système) ; collectivités territoriales lorsque les activités en cause sont susceptibles de faire l'objet d'une délégation de service public (ex. gestion d'une base de données cartographique dans un système de type LAVIA) ; en revanche l'Etat ne peut pas être responsable pénalement.

- les personnes physiques autres que le conducteur :

Agent public ; employé ou représentant de la personne morale de droit privé impliquée dans la conception ou la gestion du système.

En matière pénale, l'appréciation portera sur :

- le lien de causalité entre l'acte ou l'abstention et les dommages. Ce lien doit être certain ; il peut être direct ou indirect (ce qui aura des conséquences pénales différentes pour les personnes physiques) ;
- l'activité : l'appréciation de la faute pénale est appuyée sur l'examen des diligences normales que doit accomplir la personne visée (nature des missions, des fonctions, des compétences, des pouvoirs) ; le juge analyse le contexte et peut aussi apprécier la possibilité de retenir des circonstances exonératoires au bénéfice du conducteur, notamment lorsque le système n'était pas surpassable.

> *Un exemple : les systèmes d'aides à la gestion intelligente de la vitesse*

Différents cas de figures peuvent être à l'origine d'un accident, par exemple :

1. Une alerte de dépassement de la vitesse réglementaire qui serait :

- ignorée : responsabilité du conducteur,
- absente en raison d'un problème logiciel : responsabilité éventuelle du fabricant,
- absente car le système ne prend pas en compte les limitations prescrites en cas de situation météorologique dégradée ou de présence de travaux (données manquantes),
- absente car le système n'est pas correctement renseigné (données erronées) : responsabilité du gestionnaire de la base, par exemple de l'administration.

2. Un ajustement de la vitesse à la vitesse réglementaire ou à l'approche d'une situation de rupture avec plusieurs hypothèses :

Hypothèse 1 : Le système régule la vitesse mais peut théoriquement être désactivé par le conducteur en cas de nécessité :

- à l'approche d'un obstacle le conducteur ne parvient pas à désactiver le système (problème d'usage : la jurisprudence offre un exemple de condamnation pénale du constructeur automobile et de condamnation "indulgente" du conducteur pour tenir compte des difficultés auxquelles il a été confronté),
- à l'approche d'un obstacle, le conducteur a exercé l'action pour désactiver le système, mais celui-ci ne se désactive pas suffisamment rapidement (la jurisprudence offre un exemple de relaxe du conducteur fondée sur une cause d'exonération) ;

Hypothèse 2 : le système régule la vitesse et ne peut pas être désactivé par le conducteur (cette hypothèse est contraire à la règle de contrôlabilité du véhicule par le conducteur posée par la convention de Vienne de 1968). Nous formulons cependant deux cas de figures :

- le système aurait dû freiner mais ne freine pas,
- le système freine ou maintient la vitesse préalablement fixée alors qu'il aurait été opportun d'accélérer pour éviter l'accident.

> *Nota sur la gouvernance*

Dans le cas des aides à la conduite, les constructeurs ont un rôle de plus en plus important dans la recherche pour améliorer la sécurité active et passive des véhicules, ils participent à tous les débats techniques. Les assureurs devraient eux aussi être impliqués dans la boucle de la gouvernance, puisqu'ils seront directement concernés par ces questions de responsabilités juridiques complexes en cas d'accidents dans lesquels seront impliqués des véhicules équipés d'aides à la conduite.

Echanges avec la salle

M. Gonnet-Chaubet (MEEDDM, DSCR) – Sur la question du défaut d'entretien de la part de l'administration, il faut que l'on puisse avérer un trou dans la chaussée, ou autre. Combien d'exemples avons-nous de condamnations de ce type ?

Le juge fixe des critères pour déterminer la responsabilité administrative. Il y a des condamnations de l'administration pour indemniser les victimes : le juge décide souvent d'un partage de responsabilité, le conducteur peut lui aussi supporter une partie de l'indemnisation car on considère qu'il a été confronté à un risque auquel tout conducteur doit s'attendre. Toutefois, cette responsabilité même partagée permet au conducteur de bénéficier d'une indemnisation lorsqu'il est le seul concerné dans l'accident

Combien y'a-t-il de cas ? Car cela créerait un précédent.

Ce n'est pas un précédent, c'est de la jurisprudence classique, traditionnelle, nous avons déjà analysé dans le cadre du Predit 3 environ un millier de décisions. La question de la signalisation est souvent mise en cause, qu'elle soit absente ou surabondante.

CERTU – Mon neveu s'est endormi sur une autoroute, le système de régulation de la vitesse était activé. S'il n'y avait pas eu de régulateur, il aurait levé le pied en s'endormant et il n'y aurait pas eu d'accident. Le conducteur est-il responsable ?

L'endormissement est imputable au conducteur. Il n'est pas admis comme cause d'exonération, au contraire c'est une cause de responsabilité pénale.

De même, un système GPS qui ne détecte pas la fermeture des rues, due à une manifestation, retarde le conducteur et l'incite à rouler plus vite une fois passé le bouchon.

En matière d'aides à la conduite, il est préférable d'avoir une garantie corporelle conducteur, si l'on est propriétaire du véhicule. L'utilisateur d'une voiture de location ou appartenant à son employeur est dans une position plus favorable que le conducteur propriétaire.

C. Gilbert (CNRS) – J'ai deux remarques. Le dispositif général, d'après votre exposé, porte la responsabilité sur le conducteur. Dans les chiffres, quelle est la part que l'on fait porter au conducteur et celle attribuée à d'autres acteurs ? Les juges cherchent d'abord les causes de premier rang, l'alcool, la vitesse, si ces causes existent, on ne va pas en rechercher d'autres qui peuvent être parallèles. D'autre part, sur la question de la gouvernance, il existe, bien entendu, des débats. Mais débattre en interne, entre experts privés et publics, n'a pas forcément à voir avec la gouvernance. Par exemple si l'on

prend le domaine des risques naturels, il est extrêmement difficile de réintégrer les assureurs, qui ont leur mot à dire sur ces questions, dans le champ des acteurs. La gouvernance veut dire des débats publics, ouverts, avec des controverses. Les débats entre experts ont-ils cette qualité-là ? Je n'en suis pas sûr.

Les constructeurs ont leur mot à dire dans la conception de la réglementation technique, ils sont présents dans les instances européennes voire mondiales, ils sont dans la gouvernance.

Cela ne relève pas de la gouvernance, mais du gouvernement. Bien entendu, les constructeurs sont présents, pèsent sur les normes, etc. Mais ce sont des compromis internes au monde économique, politico-administratif. La gouvernance, c'est autre chose. Il y a un débat de fond à avoir.

Il est certain qu'avec le déploiement de ces systèmes, on va être obligé de se poser ces questions.

M.-C. de Franclieu (MEEDDM, DSCR) – On dit « responsable mais pas coupable ». La vitesse est toujours un facteur aggravant.

« Responsable mais pas coupable » veut dire « vous payez, mais vous n'allez pas en prison ». La question simple est : qui va payer ?