



Mise en jeu de la responsabilité pénale de l'agent en cas d'accident de la circulation avec un véhicule autonome

Actualité législative publié le 11/06/2019, vu 2293 fois, Auteur : [Anthony BEM](#)

Par qui est indemnisée la victime d'un accident de la circulation impliquant un véhicule autonome ?

Les accidents de la circulation proviennent quasiment toujours d'une défaillance humaine.

Les véhicules autonomes sont donc censés régler les problèmes de sécurité routière liés à une défaillance humaine.

Ainsi, les données à caractère personnel deviendront aussi un enjeu majeur pour les pouvoirs publics notamment eu égard à la nécessité d'identifier les auteurs d'infractions au code de la route.

Les pouvoirs publics souhaiteront donc identifier les responsables d'accident, des blessures ou homicides involontaires.

A cet égard, la question de la responsabilité civile de l'auteur de l'accident de la circulation et de l'indemnisation des victimes peut facilement s'adapter aux véhicules autonomes.

En effet, la loi Badinter n° 85-677 du 5 juillet 1985 relative à l'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation prévoit déjà la question de l'implication d'un véhicule autonome et de l'indemnisation des préjudices subis.

Or, s'agissant de la responsabilité pénale, l'avènement des voitures autonomes modifie le principe pénal selon lequel chacun n'est responsable que de son fait personnel.

La loi PACTE adoptée le 11 avril 2019 a posé les prémisses d'un cadre normatif relatif aux véhicules autonomes.

Avec les voitures autonomes, la responsabilité pénale de l'agent susceptible d'être mise en jeu n'est pas celle du fait personnel mais du fait des choses.

En effet, le véhicule autonome doit agir en lieu et la place du conducteur.

Toutefois, si le principe de la responsabilité du fait des choses existe en matière civile pour l'indemnisation des victimes de ces choses, ce principe juridique n'existe pas en droit pénal français.

Les véhicules autonomes sont donc susceptibles de commettre deux types d'infractions pénales distinctes :

- les infractions au code la route, dont la responsabilité pénale pourrait facilement s'adapter aux

véhicules autonomes (I) ;

- les infractions pénales applicables en cas d'accident, tels que les blessures et homicides involontaires, qui nécessitent de procéder à des modifications du droit (II)

I - La responsabilité pénale en cas d'infractions au code de la route par un véhicule autonome

En principe, la responsabilité pénale en cas d'infractions relatives à la réglementation au code de la route pèse sur le conducteur.

Cependant, le titulaire du certificat d'immatriculation peut être redevable pécuniairement de l'amende pour les contraventions à la réglementation sur les vitesses maximales autorisées.

Il ne s'agit pas à proprement parler de culpabilité car le titulaire du certificat d'immatriculation est seulement obligé d'assumer financièrement le paiement de l'amende, sans être reconnu coupable pénalement.

L'obligation au paiement n'entraîne aucune des conséquences inhérentes au prononcé d'une condamnation pénale.

En effet, la décision de condamnation au paiement d'une amende ne donne pas lieu à une inscription au casier judiciaire, elle ne compte pas pour la récidive et n'emporte pas retrait de points au permis de conduire.

S'agissant des véhicules autonomes, l'utilisateur ou l'agent ne pourra pas être qualifié de conducteur et ne risquera qu'une amende.

II - La responsabilité pénale en cas d'atteintes à l'intégrité causée par un véhicule autonome

Lorsqu'un véhicule autonome est la cause d'un accident faisant des victimes, les infractions d'homicide et de blessures involontaires s'appliqueront à l'opérateur du véhicule en fonction du niveau de délégation de la conduite.

A cet égard, le législateur a envisagé 5 niveaux de délégation de la conduite au véhicule.

En niveau 1, le conducteur est responsable de son véhicule car il ne reçoit qu'une aide très partielle à la conduite, pour amplifier une manœuvre d'urgence ou alerter de la présence d'un danger.

Il s'agira du cas où les équipements apportent plus de confort de conduite au conducteur.

Le niveau 2 comporte une fonction de pilotage alliant la direction et le contrôle de l'accélérateur et du frein.

Le véhicule peut gérer automatiquement les distances, centrer le véhicule dans sa voie en suivant le marquage au sol, s'arrêter et redémarrer dans les embouteillages sans intervention du conducteur.

Le conducteur ne touche pas les pédales mais conserve les mains en toutes circonstances sur le volant et supervise toutes les manœuvres.

Le niveau 3 permet de déléguer la conduite à la voiture dans certains cas prédéfinis (les bouchons sur voie rapide).

Le conducteur est supposé pouvoir reprendre le contrôle en quelques secondes, quand le

véhicule prévient qu'il ne sera plus en mesure de gérer la conduite autonome.

Dans le niveau 4, le conducteur ne supervise plus la conduite mais peut reprendre le contrôle du véhicule à tout moment.

Dans le niveau 5, il n'y a plus du tout de conducteur.

Le véhicule est totalement autonome et conduit donc lui-même.

La sanction des infractions non intentionnelles, de délits d'atteintes involontaires à la vie ou à l'intégrité des personnes dépend de l'intensité de la faute de l'agent.

Ainsi, le conducteur est responsable lorsque :

- il reprend le contrôle du véhicule
- il ne respecte pas les conditions
- en cas d'homicides et blessures involontaires

En tout état de cause, il convient de relever que, tant que les textes imposeront à l'opérateur de rester maître du véhicule, une faute d'imprudence pourra toujours lui être reprochée.

Je suis à votre disposition pour toute action ou information ([en cliquant ici](#)).

Anthony Bem
Avocat à la Cour
27 bd Malesherbes - 75008 Paris
01 40 26 25 01
abem@cabinetbem.com