

Publié sur L'Atelier : Accelerating Business (<http://www.atelier.net>)

**Accueil** > Des voitures sans conducteur mais pas sans loi

# Des voitures sans conducteur mais pas sans loi

Par **Marie Jung** [1] | 02 décembre 2015 | 1 commentaire

**Mots-clés :** **Smart Mobility** [2], **véhicule autonome** [3], **Europe** [4]



Tributaires des avancées technologiques, les législations françaises et européennes s'adaptent en douceur aux voitures autonomes. Pour l'instant, il s'agit surtout d'encadrer les tests sur autoroutes et en ville en autorisant le conducteur à reprendre le contrôle si nécessaire.

Les **Google Cars** [9] qui se conduisent toutes seules font régulièrement la une des journaux, mais le déploiement à grande échelle de voitures autonomes dans nos rues est encore loin d'être une réalité. En France, de nombreux projets existent depuis les années 90 qu'ils soient le fait d'entreprises privées comme la Sagem, PSA Peugeot Citroën et Valéo, ou de laboratoires publics de recherche comme l'INRIA. Et si les freins sont encore nombreux tant au niveau technique que législatif. Les choses progressent dans le bon sens.



Les

voitures autonomes de Google fabriquées par le géant américain sillonnent les routes californiennes depuis cet été.

## UNE AVANCÉE LÉGISLATIVE AVEC LA LOI SUR LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

Adoptée cet été, la loi sur la transition énergétique pour la croissance verte inclut ainsi un paragraphe sur les tests en conditions réelles des voitures autonomes avec un conducteur présent à bord. Une ordonnance est attendue « incessamment sous peu » avance **Alain Bensoussan**, <sup>[10]</sup> avocat à la Cour et fondateur du cabinet Alain Bensoussan. Elle devrait nous rapprocher de la loi la plus avancée en la matière au niveau mondial, celle du Nevada. « Les États-Unis ont autorisé les expérimentations à condition que l'expérimentateur ait une assurance de 5 millions de dollars et que la voiture connaisse le code de la route... » précise Alain Bensoussan.

En Europe, la Convention de Vienne interdit pour l'instant de faire rouler des véhicules sans conducteur et ce dernier doit éviter toute activité autre que la conduite. Mais « des travaux sont en cours à Genève pour adapter les réglementations techniques automobiles et faire évoluer la convention de Vienne sur la sécurité routière » précise **Jean Laurent Franchineau** <sup>[11]</sup>, directeur du programme Eco Mobilité de **VEDECOM** <sup>[12]</sup> qui ajoute « un amendement devrait entrer en vigueur en mars prochain pour faciliter la mise à la route de ces véhicules. »

En France, les tests nécessitent l'accord des autorités locales. La communauté d'agglomération de Versailles Grand Parc abrite ainsi pour deux ans les tests de VEDECOM, un institut dédié à l'automobile autonome connectée et créé dans le cadre des 34 plans d'avenir pour une nouvelle France industrielle. L'objectif est de fournir aux constructeurs et aux équipementiers des briques techniques.



Si la législation évolue lentement, c'est qu'elle est tributaire des avancées techniques. « *Les limitations juridiques actuelles sont plutôt liées aux limitations technologiques, car les systèmes utilisés devront être robustes pour être autorisés à rouler* » assure ainsi Alain Bensoussan. D'où la nécessité d'effectuer de nombreux tests dans des environnements réels (autoroute, urbain, périurbain). « *L'accumulation de kilomètres (plus d'un million) est indispensable* » explique **Frédéric Mathis** <sup>[13]</sup>, directeur du programme Véhicule de VEDECOM.

#### QUEL RESPONSABLE EN CAS D'ACCIDENT ?

L'une des interrogations à résoudre avant d'autoriser ces véhicules à rouler concerne la détermination du responsable en cas d'accident. Pour certains, le conducteur ayant délégué la conduite au système autonome de la voiture pourra difficilement être tenu responsable. Et selon leurs logiciels embarqués, deux voitures n'auront pas nécessairement les mêmes réactions. « *Nous avons tout lieu de penser que ce sera le fabricant de la plate-forme intelligente et pas le constructeur de la voiture qui sera désigné responsable* » explique Alain Bensoussan. La loi du Nevada précise ainsi que le constructeur automobile n'est pas responsable en cas d'accident dû au système autonome sauf s'il l'a lui même installé dans le véhicule.

Pour d'autres, selon le degré d'autonomie de la voiture, « *la responsabilité pénale du conducteur ne serait pas nécessairement modifiée puisque reste conducteur celui qui peut neutraliser le système à tout moment. Les infractions sanctionnant le conducteur lui seraient donc toujours applicables* », anticipe Jean Laurent Franchineau.



*Sur les routes, 18 mois après le lancement de VEDECOM, la voiture autonome de l'institut s'insère dans le trafic sans trop se faire remarquer*

Dans tous les cas, il est probable que « *les décisions seront prises, comme aujourd'hui, accident par accident pour déterminer ce qui a entraîné le problème* » prévoit Alain Bensoussan. Certains acteurs comme VEDOM envisagent d'installer des boîtes noires comparables à celles qui existent dans les avions pour savoir d'où provient la faute. Mais « *les règlements actuels ne permettent pas à la voiture d'enregistrer des données pouvant notamment être utilisées pour établir les responsabilités* » précise Jean Laurent Franchineau.

## DE NOMBREUSES QUESTIONS EN SUSPEND

Si juridique et technologique devront donc encore progresser pour accélérer le développement des voitures autonomes, d'autres questions demeurent. Comment seront utilisées Les données personnelles collectées ? Le conducteur/passager d'une voiture autonome pourra-t-il boire avant de prendre le volant (pratique pour revenir d'une soirée sans danger) ? Plus sérieusement, les algorithmes intégrés dans ces systèmes prendront des décisions qui devront être acceptées par leurs propriétaires. Dans le cas où un accident sera inévitable, la voiture choisira-t-elle de protéger ses occupants où de les sacrifier pour sauver des piétons qu'elle mettrait en danger ? L'équipe de Jean-François Bonnefon, de l'école d'économie de Toulouse, s'est ainsi récemment demandée quelle option nous choisirions dans un tel cas. De manière assez prévisible, les personnes interrogées pensent qu'il vaut mieux sauver dix piétons qu'un seul conducteur...sauf si c'est eux qui conduisent. Qui osera acheter une voiture autonome en sachant qu'elle serait programmée pour le tuer intentionnellement dans certains cas (en admettant que nous soyons correctement tenus au courant des risques par les fabricants) ?



Non

**Marie Jung** <sup>[1]</sup>

Smart Mobility

**URL source: [http://www.atelier.net/trends/articles/voitures-conducteur-loi\\_438941](http://www.atelier.net/trends/articles/voitures-conducteur-loi_438941)**

**Liens:**

[1] <http://www.atelier.net/authors/marie-jung>

[2] <http://www.atelier.net/trends/smart-mobility>

[3] <http://www.atelier.net/category/tags-libres/vehicule-autonome>

[4] <http://www.atelier.net/trends/zones/emea/europe>

[5] <https://twitter.com/share>

[6] <http://www.atelier.net/printmail/438941>

[7] <http://www.atelier.net/print/438941>

[8] <http://www.atelier.net/printpdf/438941>

[9] [http://www.atelier.net/trends/articles/autonome-electrique-partage-caracteristiques-vehicule-de-demain\\_436679](http://www.atelier.net/trends/articles/autonome-electrique-partage-caracteristiques-vehicule-de-demain_436679)

[10] <http://www.alain-bensoussan.com/>

[11] <https://www.linkedin.com/profile/view?id=AAEAABAftcwB-yeJaPHySy3QoIXHYuSGlqhuUss>

[12] <http://vedecom.fr/fr/>

[13] <https://www.linkedin.com/in/frederic-mathis-8a557774>