

Droits et devoirs

La conduite autonome de niveau 3 : une nouvelle étape est franchie



Alain Bensoussan

L'arrivée massive des véhicules autonomes - à l'instar des voitures Tesla - préfigurent la vie au quotidien avec les robots et la nécessité de l'encadrer compte tenu des enjeux juridiques et éthiques liés à la délégation de conduite. De ce point de vue, l'homologation cet été de la conduite autonome de niveau 3 constitue un pas de plus vers l'adoption d'une personnalité juridique des robots que nous appelons de nos vœux.

En Europe, depuis le 14 juillet 2022⁽¹⁾, le contrôle humain n'est plus requis sur les véhicules autonomes de niveau 3, le conducteur n'ayant, dans certaines circonstances, plus l'obligation de garder les mains sur le volant. C'est en effet à cette date qu'est entré en vigueur un amendement visant à modifier la Convention de Vienne sur la circulation routière afin d'autoriser les véhicules sans conducteur à circuler dans l'Union européenne.

Et s'il reste à chaque État à la transcrire en droit interne, il s'agit d'une avancée majeure dans le degré d'autonomie des véhicules automobiles et, par capillarité, et bientôt, d'autres robots qu'ils soient physiques ou virtuels.

À partir du niveau 3, le véhicule devient « conscient » de son environnement

En France, c'est depuis le 1^{er} septembre que de tels véhicules peuvent circuler sous certaines conditions très strictes. Le droit français a en effet transposé cet amendement dans le Code de la route et le Code des transports pour accompagner les développements du véhicule autonome.

L'ordonnance du 14 avril 2021 et le décret d'application du 29 juin 2021 définissent les obligations et les responsabilités respectives du système et de l'humain et permettent le déploiement de services de mobilité automatisée sans conducteur à bord.



Jusque là, les fonctions semi-autonomes de niveau 2 interdisaient de lâcher le volant. Au 1^{er} septembre, les véhicules certifiés de niveau 3 permettront de le lâcher sous certaines conditions.



La Classe S de Mercedes pourrait faire partie des premières voitures capables de rouler en autonomie de niveau 3 dès ce mois de septembre.

Un véhicule autonome de niveau 3 peut effectuer une manœuvre de dépassement et garder les distances de sécurité. Point important : dans le niveau 3, le véhicule doit indiquer que les conditions de conduite sont réunies pour que le conducteur puisse lui déléguer la conduite et doit rendre la main lorsque celles-ci ne sont plus réunies.

Si le conducteur n'a plus l'obligation de garder les mains sur le volant, il doit être à tout moment en capacité d'intervenir si le système le lui demande. S'il ne réagit pas dans un certain délai, la voiture s'arrête automatiquement de manière sécurisée.

Honda et Mercedes ont déjà obtenu l'homologation de conduite autonome de niveau 3 (2), au Japon pour le premier, en Allemagne pour le second. Plusieurs autres constructeurs dont le groupe Stellantis (Peugeot-Fiat) (3) ont déposé des demandes d'homologation allant dans le même sens.

La personne robot : un statut lié au degré d'autonomie

Nul ne sait si le régime de la loi Badinter, qui met en place un droit à indemnisation des victimes de la circulation, pourra s'appliquer aux accidents impliquant un système d'IA et non un conducteur.

L'élaboration d'un cadre juridique nouveau devient inévitable. Il est lié au degré d'autonomie des systèmes.

Ainsi, en matière de robotique mobile, les degrés d'autonomie sont normalisés par l'ISO pour prendre en compte les aspects de coopération et d'interaction sociale. Ainsi, pour les robots de soins personnels, l'autonomie est définie comme l'« aptitude du robot à exécuter des tâches prévues à partir de son état actuel et de sa capacité de détection, sans intervention humaine » (4).

Pour les véhicules autonomes, c'est l'organisation internationale Américaine SAE (*Society of Automotive Engineers*) qui a mis au point une classification (J3016), laquelle définit six niveaux d'autonomie (0 à 5) (5). Le véhicule réellement autonome n'apparaît qu'à partir du niveau 3, lorsque la machine est en charge à la fois de l'exécution du pilotage et de la supervision de l'environnement.

Ce sont précisément les systèmes de conduite automatisée de niveau 3 qui vont pouvoir être autorisés car jugés suffisamment autonomes pour circuler sur la voie publique. Un tel système est techniquement autonome puisque le conducteur ne conduit pas, même s'il est installé derrière le volant.

Selon le rapport du député Damien Pichereau, remis le 5 octobre dernier au ministre délégué en charge des Transports, « À partir du niveau 3, le véhicule devient



© Opollo Photography / Pexels

Les contraintes d'utilisation du mode autonome seront élevées dans un premier temps.

« conscient » de son environnement et peut donc effectuer certaines manœuvres dans des conditions de conduite bien définies : le conducteur doit cependant pouvoir reprendre la main à tout moment » (6).

L'intégration progressive dans le domaine des normes ne marque-t-elle pas les prémises d'une reconnaissance implicite de la personne robot ?

Bien que le débat divise encore, la création d'un statut juridique autonome pour les robots (physiques ou virtuels) n'a pourtant pas pour but de dédouaner les constructeurs de leurs responsabilités mais simplement de clarifier une législation complexe pour permettre d'indemniser les victimes en cas de dommage.

Ainsi, en France, les modifications du Code de la route précitées adaptent le régime de responsabilité pénale pour permettre au conducteur de dégager sa responsabilité dès lors que le système de délégation de conduite est activé et utilisé correctement.

La reconnaissance d'une personnalité juridique (7) permettrait d'éclaircir le régime de la responsabilité dans bien des domaines où l'IA est présente. Ce faisant, elle permettrait d'établir un cadre propice au développement de tout type d'IA afin de les intégrer en toute sécurité dans nos vies quotidiennes.

Un nouveau défi nous attend cependant : rendre les robots virtuels moins opaques et plus éthique, ce que vise à établir le projet de règlement européen sur la législation de l'intelligence artificielle (RSIA).

► **Alain Bensoussan**

- (1) ONU, Notification dépositaire C.N.5.2021.TREATIES-XI.B.19 du 14 janvier 2021 (Amendement à l'article 1 et nouvel article 34 bis).
- (2) Homologation valable que pour la fonction de maintien dans la voie à moins de 60 km/h sur une route à chaussées séparées sur lesquelles les piétons et les cyclistes sont interdits.
- (3) *LesEchos*.fr du 10 12 2021.
- (4) Robots de soins personnels (ISO 13482:2014).
- (5) http://standards.sae.org/j3016_201401/.
- (6) Rapport du député Damien PICHEREAU sur le déploiement européen du véhicule autonome, Juillet 2021.
- (7) Cf. A. Bensoussan, J. Bensoussan, IA robots et droit, Editions Larcier 2019.