

Voiture intelligente: un enjeu juridique

Automatisation des véhicules et 5G: les explications de Me Véronique Fontana, avocate au Barreau depuis bientôt 30 ans et spécialisée entre autres dans le domaine de la circulation routière.

Quel sera l'impact de la 5G sur les voitures autonomes ?

Il sera considérable. Pour faire fonctionner ces véhicules, il faut des caméras intelligentes, des antennes radars, des scanners laser et un système de traitement des données. Comme la 5G permettra un débit de données cent fois plus élevé que la 4G actuelle, le décalage que l'on observe actuellement dans la transmission des données passera de 80 millisecondes à 1 milliseconde.

L'utilisation de véhicules automatisés deviendra-t-elle obligatoire ?

À mon avis, on ne peut pas l'exclure, le jour où la grande majorité du parc automobile sera

constituée de véhicules autonomes. Il sera toutefois difficile de contraindre les automobilistes à acquiescer de tels véhicules à leurs frais...

Sera-t-il plus facile d'obtenir le permis de conduire ?

Le conducteur qui présente certains déficits d'aptitude à la conduite pourra effectivement être admis, moyennant l'obligation d'utiliser les systèmes d'assistance à la conduite (p.ex. système anticollision, assistant de vision nocturne ou assistance de conduite sur l'autoroute). Cela devrait permettre notamment aux seniors de conserver leur permis.

Que dit aujourd'hui la loi ?

En Suisse comme à l'étranger, il n'est pas permis de conduire des véhicules automatisés sur la voie publique. Les tests faits ici sont soumis à des autorisations exceptionnelles délivrées par le Conseil fédéral. Pour que ces véhicules soient immatriculés « normalement », il faudra que la législation soit modifiée. Or, cela requiert de nouveaux accords internationaux. Avec l'arrivée des véhicules automatisés, le droit se trouve donc confronté à de nouveaux défis. Il s'agira notamment de définir à quelles conditions le conducteur pourra être exempté de ses obligations. Les dispositions ac-

tuelles prévoient que tout conducteur de véhicule doit rester, en toute circonstance, maître de son véhicule. Or, l'apparition des nouveaux systèmes d'assistance à la conduite a remis en question l'applicabilité de ce principe de base. En 2016, la Convention de Vienne sur la circulation routière a été adaptée ; en cas de manœuvre assurée par un système automatisé d'assistance à la conduite, le véhicule peut être réputé maîtrisé si le système peut être neutralisé ou désactivé par le conducteur.

Quid de la responsabilité pénale ?

Aussi longtemps que, malgré l'utilisation d'un système de conduite automatisée, le conducteur sera tenu de remplir des tâches de conduite, il ne lui sera pas possible d'échapper à sa responsabilité pénale. Cependant, si le système utilisé présente un tel degré d'automatisation que tous les occupants du véhicule ne sont que de simples passagers, l'obligation de rester maître du véhicule pourra être supprimée, ou adaptée. Ainsi, dès qu'il aura cédé le contrôle du véhicule au système et qu'il n'en aura plus la responsabilité, le conducteur ne pourra pas être puni pour des raisons relevant du comportement du véhicule dans la circulation routière, sauf cas d'utilisation erronée, de manipulation ou de défaut manifestes du système. Pour déterminer si la responsabilité au moment des faits est imputable à l'être humain ou à la machine, les véhicules seront équipés d'une boîte noire.

Il existe un projet de nouveau cadre juridique au parlement fédéral.

En 2017, le Conseil des Etats a effectivement approuvé deux motions du Conseil national demandant de créer les bases légales pour la conduite de voitures autonomes et automatisées. Une révision de la loi fédérale sur la circulation routière devrait être bientôt mise en consultation.

L'automatisation des véhicules est-elle une bonne chose ?

Les assureurs disent unanimement que lorsque les véhicules autonomes représente-

ront la majorité du parc automobile, la sécurité s'en trouvera améliorée pour tous les usagers de la route et les primes baisseront. Toutefois, de nouveaux risques se profilent, liés par exemple aux cybercriminels, qui pourraient pirater un véhicule en déplacement. On craint également une recrudescence des accidents pendant une période de transition qui pourrait s'étendre sur plusieurs années, jusqu'à ce que les premiers véhicules entièrement automatisés circulent en toute sécurité sur les autoroutes.



EN INTERVIEW

Maître Véronique Fontana

Avocate

Etude Fontana Avocats

T: +41 (0)21 311 18 09

www.etude-fontana.ch



Avec l'arrivée des véhicules automatisés, le droit se trouve confronté à de nouveaux défis.