



ASSOCIATION DES PROFESSIONNELS
DE LA RÉASSURANCE EN FRANCE

Septembre 2016

Consommation collaborative et nouvelles technologies en RC auto

*Délégation Générale : Patrick DUPLAN
Secrétariat Général : Rosy LAURENT
Siège : 26 boulevard Haussmann – 75009 Paris – France
Site : www.apref.org*

« Executive summary »

Moyen de transport utilisé au quotidien, l'automobile est l'un des principaux biens qui a connu ces dernières années, un essor fulgurant du fait de nouvelles pratiques de consommation et technologies de communication. Ces pratiques renvoient à une consommation collaborative de l'automobile, à savoir à un modèle économique où l'usage prédomine sur la propriété, tels le co-voiturage et l'autopartage.

Les assureurs doivent prendre en compte ces nouveaux modèles qui bouleversent leur appréciation juridique et tarifaire du risque. Ils doivent offrir aux consommateurs des produits adaptés.

La présente note a pour objectif de dresser un bilan de la situation actuelle et d'analyser les impacts de l'économie collaborative et du développement des nouvelles technologies en responsabilité civile automobile et en assurance de responsabilité civile automobile au regard du droit positif. Elle n'a donc pas vocation à traiter de la responsabilité civile non automobile, du cyber risque ou des garanties facultatives en automobile.

Si le co-voiturage et l'auto-partage n'ont pas d'impacts significatifs dans la mise en jeu de la garantie de responsabilité civile automobile, il n'en va pas de même pour les nouvelles technologies, et plus particulièrement lorsqu'il s'agira de la mise en circulation des véhicules totalement autonomes. En effet, cette dernière devra sans nul doute s'accompagner d'une évolution du droit actuel ainsi que d'une transformation de l'assurance automobile. D'ici là, il appartiendra aux assureurs et réassureurs de préparer progressivement ce saut technologique.

Table des matières

Partie 1 : Les impacts des nouveaux modes de consommation.....	4
1. Le co-voiturage	4
Définition.....	4
Statistiques.....	4
Responsabilité civile automobile.....	5
Assurance RC automobile.....	6
Conclusions.....	6
2. L’auto-partage	7
Définition.....	7
Statistiques.....	7
Responsabilité civile automobile.....	8
Assurance RC automobile.....	8
Conclusions.....	9
Partie 2 : Les impacts des nouvelles technologies	11
1. Nouvelles technologies dans les véhicules.....	11
Périmètre.....	11
Niveau 0 : Aucune automatisation	11
Niveau 1 : Automatisation de certaines fonctions (conduite assistée).....	11
Statistiques.....	13
2. Nouvelles technologies dans l’infrastructure et les systèmes de communication	14
Périmètre.....	14
Communication Fixe-Véhicule :.....	14
Communication Véhicule-Central-Véhicule :	15
Communication Véhicule-Véhicule :	15
Statistiques.....	15
3. Responsabilité civile et assurance RC automobile	16
Responsabilité civile automobile.....	16
Assurance RC automobile.....	17
Conclusions.....	17

Partie 1 : Les impacts des nouveaux modes de consommation

1. Le co-voiturage

Définition

Le co-voiturage consiste à partager un véhicule avec des personnes qui effectuent le même trajet. Selon le Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, le covoiturage peut être défini comme « *l'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur non professionnel (le co-voitureur) et un ou des passagers majeurs (le/les covoiturés) sur un itinéraire ou section d'itinéraire commun* ».

Le covoiturage est utilisé depuis plusieurs décennies dans le cadre des trajets réguliers domicile travail entre le conducteur du véhicule (co-voitureur) et des collègues de travail ou des personnes travaillant à proximité de son lieu de travail. Ce trajet peut être réalisé gratuitement ou dédommagé par une participation aux frais (entretien du véhicule, carburant, péage, assurance, etc.). Cette pratique est licite et ne crée pas de concurrence déloyale (Com., 12 mars 2013, n° 11-21908). Le conducteur particulier ne doit cependant pas réaliser de bénéfice. A défaut, il serait assimilé à un transporteur professionnel ; ce que interdit la loi Thevenoud n°2014-1104 du 1er octobre 2014 relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur.

Ces dernières années, le co-voiturage s'est développé en dehors des trajets domicile-travail, comme une alternative moins contraignante que d'autres moyens de transport (notamment pour un déplacement vers un lieu de vacances ou pour assister à un événement particulier). Des sites internet comme Blablacar (www.blablacar.fr) permettent de mettre en relation le co-voitureur avec des co-voiturés.

Statistiques

21% des Français ont déjà fait appel au moins une fois au co-voiturage (« *Covoiturage : retour sur un phénomène de plus en plus plébiscité par les Français* » ; *Automotocompare 2014*), principalement pour des raisons économiques et écologiques.

Selon une étude menée par le Commissariat Général du Développement durable (« *Le covoiturage pour les déplacements domicile-travail : quel potentiel ?* », 2014 ; <http://www.actu-environnement.com/media/pdf/news-22056-covoiturage-cgdd.pdf>), le co-voiturage est utilisé de façon régulière pour les trajets courts de type domicile-travail (28 km de distance moyenne) pour un taux d'occupation moyen de 2,32 personnes, pour 5,28 trajets hebdomadaire. Pour autant, plus de 90% des trajets domicile-travail directs sont réalisés par un individu voyageant seul. Le taux d'occupation moyen demeurant de 1,04

personne en milieu urbain et 1,084 personne pour les déplacements entre les communes rurales et communes hors espace rural. Le co-voiturage est occasionnel sur des trajets relativement longs (330 km de distance moyenne, dont 38% de trajets > 450 km) avec un taux d'occupation plus élevé : 3,3 personnes.

Le co-voiturage est considéré comme l'un des moyens de transports les plus sûrs : 74% des co-voitureurs disent adopter un comportement exemplaire vs 45% tout automobiliste (Sondages Sofres - pour Blablacar et MAIF).

Les utilisateurs du site Blablacar enregistrent 1 million de passagers par mois, soit autant que l'Eurostar. Le site héberge 95% des annonces de co-voiturage ; ses utilisateurs sont constitués à 46% de femmes ; 53% de personnes âgées de 18 à 29 ans et 26% de 30 à 39 ans. Les utilisateurs « Blablacar » ont parcouru près de 11,5 milliards de km (35 million de trajet * 330 km moyen).

Selon une étude menée par AXA Prévention (11^{ème} Baromètre sur le comportement des Français au volant - Enquête TNS Sofres pour AXA Prévention), le co-voiturage inciterait à un comportement plus responsable que la moyenne :

- 28% des automobilistes disent rouler après avoir bu 2 verres d'alcool contre 7% chez les co-voitureurs ;
- 19% des automobilistes reconnaissent de rouler entre 160 et 170 km/h quand ils sont seuls, une proportion qui chute à 5% avec la présence d'un passager dans l'habitacle.
- 0,4 décès pour 100 millions de km contre 0,411 décès pour 100 millions de km s'agissant des seuls véhicules de particuliers selon les chiffres de la Sécurité routière. En effet il est comptabilisé 46 décès sur les 11,5 milliards d'utilisateurs de Blablacar. Et à titre de comparaison, la Sécurité routière a enregistré 3 464 décès pour 725 milliards de km parcourus en 2015, soit près de 0,47 décès pour 100 millions de km (17,5% de décès en plus que les utilisateurs de Blablacar).

Responsabilité civile automobile

Le co-voituré, victime d'un accident de la circulation impliquant le véhicule utilisé en covoiturage pourra demander réparation auprès du conducteur ou du gardien dudit véhicule, le propriétaire étant présumé en être le gardien (Civ. 2^e, 19 juin 2003, n° 00-18991).

S'agissant de covoiturage, ledit propriétaire a le plus souvent pris place dans le véhicule, soit en qualité de conducteur, soit en qualité de passager. Lorsqu'il est passager, ce dernier dispose d'un droit à indemnisation intégral pour ses dommages corporels à l'encontre du conducteur de son véhicule, sauf faute inexcusable, cause exclusive, ou faute intentionnelle (art. 3 de la loi du 5 juillet 1985). Pour ses dommages matériels, la faute du conducteur lui

est opposable, mais le propriétaire peut exercer un recours direct contre le conducteur fautif (art. 5 de la loi du 5 juillet 1985).

Les usagers du co-voiturage bénéficient de la protection offerte par la loi du 5 juillet 1985 quand bien même l'accident de la circulation est un accident de trajet (art. L 411-2 du Code de la sécurité sociale), à moins que le conducteur du véhicule covoituré ne soit leur employeur et que l'accident survienne dans un lieu non ouvert à la circulation publique (art. L. 455-1-1 du Code de sécurité sociale).

Assurance RC automobile

L'article L. 211-1 du Code des assurances prévoit que l'assureur de responsabilité civile automobile garantit la responsabilité civile de toute personne ayant la garde ou la conduite du véhicule. Ceci étant, l'assureur RC auto sera tenu de garantir les dommages subis par les victimes, y compris par les co-voiturés, en cas d'accident.

Le souscripteur particulier n'a pas à déclarer l'utilisation en co-voiturage de son véhicule. En revanche, si l'assureur RC auto l'interroge, il devra déclarer qu'il fait un usage privé de son véhicule, le cas échéant, dans le cadre de trajets domicile-travail. Le co-voitureur qui tire un bénéfice financier du co-voiturage doit quant à lui déclarer faire un usage professionnel du véhicule. En cas de fausse déclaration, l'assureur RC automobile pourra soit appliquer la règle proportionnelle de prime à l'encontre de l'assuré (art. L. 113-9 du code des assurances), soit soulever la nullité du contrat si cette fausse déclaration est intentionnelle (art. L. 113-8 du code des assurances) ; mais encore faudra-t-il qu'il en apporte la preuve en s'appuyant sur les réponses apportées au questionnaire de souscription (Ch. Mixte, 7 février 2014, n° 12-85107).

Le contrat d'assurance, souscrit par Blablacar auprès de son partenaire AXA, n'inclut d'ailleurs pas de garantie RC automobile. Les co-voitureurs bénéficient, sous certaines conditions, d'une garantie assistance, d'un rachat de franchise pour les dommages et pour les prêts de volant pour les accidents survenus dans le cadre du covoiturage ayant été mis en place via le site Blablacar. Pour mémoire, en cas de prêt de volant, le coefficient de réduction-majoration du contrat d'assurance RC automobile du véhicule sera le cas échéant majoré conformément aux dispositions de l'article A. 121-1 du Code des assurances.

Conclusions

Nous pouvons donc en conclure que le co-voiturage n'a pas d'impacts significatifs et mesurables pour l'assureur RC auto et donc le réassureur. Toutefois, si on estime que le co-voiturage n'aurait pas d'impact sur la fréquence, elle peut avoir une incidence sur le nombre

de victimes par accident compte-tenu du nombre de personnes transportées par les véhicules impliqués.

2. L'auto-partage

Définition

L'auto-partage est un système de véhicules utilisables successivement, pour une durée limitée, par plusieurs utilisateurs, moyennant un paiement (abonnement, forfait). Le véhicule peut avoir un ou plusieurs propriétaires, personne physique ou personne morale. Le Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie distingue trois formes d'autopartage :

1. l'auto-partage entre particuliers (amis, voisins ou proches) qui achète à plusieurs un véhicule et en partagent les frais ;
2. les services d'auto-partage de parc de voitures en libre-service disponible 24h/24 par abonnement – ex : Autolib' (www.autolib.eu/fr), Mobizen, Hertz on Demand @ ;
3. la location de voitures entre particuliers par le biais de sites internet spécialisés – ex : Drivy (www.drivy.com), ouicar (www.ouicar.fr). Cette dernière forme d'auto-partage génère des revenus au profit du particulier loueur.

Répondent également à cette définition les flottes de véhicules mis à la disposition par les entreprises à leurs salariés pour les besoins de service.

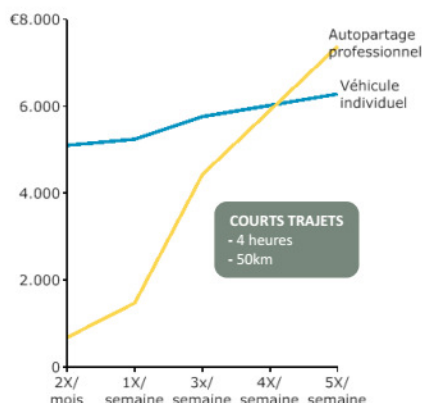
Statistiques

Selon une étude réalisée par le site Carsonar environ 26 000 véhicules d'auto-partage circulent en France (<http://static1.carsonar.com/com/Carsonar-Avril-2013.pdf>, avril 2013). 90% de ces véhicules appartiennent à des particuliers et 10% à des professionnels (principalement Autolib qui compte plus de 4 000 abonnés et 2 000 véhicules en 2014).

L'auto-partage via un professionnel serait financièrement intéressant pour des trajets courts mais réguliers. En revanche, entre particuliers, l'auto-partage serait financièrement intéressant pour des trajets longs hebdomadaires.

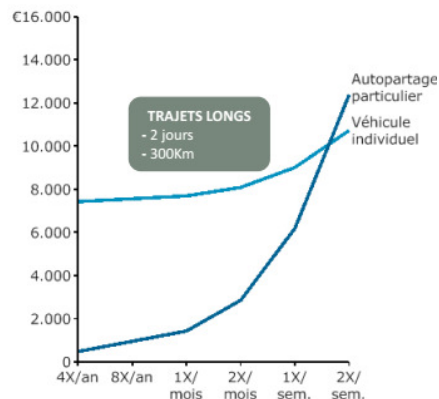
L'AUTOPARTAGE PROFESSIONNEL EST MOINS CHER QU'UN VÉHICULE INDIVIDUEL JUSQU'À 4 VOYAGES/SEMAINE

Coûts annuels voiture citadine



L'AUTOPARTAGE ENTRE PARTICULIERS EST MOINS CHER QUE L'ACHAT DE VOITURE JUSQU'À 1 VOYAGE/SEMAINE

Coûts annuels voiture compacte



Il n'existe pas de données statistiques disponibles à ce jour concernant l'accidentologie des véhicules en auto-partage.

Responsabilité civile automobile

La responsabilité civile du conducteur ou gardien du véhicule, objet de l'auto-partage, quelle que soit sa forme, pourra être engagée. Il convient cependant de préciser que :

- Dans la première forme d'auto-partage, le gardien victime ne pourra toutefois engager une action à l'encontre du ou des propriétaires du véhicule, présumés co-gardiens. La jurisprudence interdit en effet l'action en réparation entre des époux co-gardiens d'une tondeuse à gazon ayant pris feu (Civ. 2^e, 22 mai 2014, n° 13-10561).
- Pour la deuxième forme d'auto-partage, la société propriétaire de la flotte de véhicules en libre-service demeure présumé gardien du véhicule en dehors de la période d'utilisation par l'un de ses abonnés.
- Enfin, s'agissant de la troisième forme d'auto-partage, le particulier propriétaire du véhicule, en a transféré la garde dès lors qu'il remet son véhicule à la société en charge de la location. Ladite société transfère à son tour cette garde lorsque le véhicule est loué.

Assurance RC automobile

Pour les deux premières formes d'auto-partage, l'assurance RC automobile sera souscrite dans le cadre de contrat d'assurance particulier ou flotte avec des primes prenant en compte cette modalité d'usage du véhicule.

S'agissant de la troisième forme d'auto-partage, les sites de location de véhicules entre particuliers incluent dans leur prestation une assurance RC automobile pendant la durée de la location, compte tenu de cette activité professionnelle généralement non garantie par le contrat d'assurance RC automobile du particulier. Ces contrats automobile viennent se substituer au contrat d'assurance du particulier dès lors que les conditions de garantie prévues contractuellement sont réunies : type de véhicules (ex : exclusion des véhicules de sport ou de luxe), puissance du véhicule, âge du loueur, âge du locataire, ancienneté du permis de conduire du locataire, antériorité d'accidents du locataire, etc. Cependant, si l'exclusion n'est pas prévue dans le contrat d'assurance du particulier ou si ce dernier conteste la non-garantie, il pourrait y avoir assurances multiples avec le contrat souscrit par les sites de location de véhicules.

Conclusions

Nous pouvons donc en conclure que l'auto-partage, quelle que soit sa forme, n'a pas ou peu d'impacts pour l'assureur RC auto et donc le réassureur. Toutefois, les éléments statistiques ne permettent pas d'avoir le recul suffisamment nécessaire notamment en termes de fréquence.

Tableau de synthèse : quel contrat d'assurance RC auto en cas d'accident ?

Quelle couverture ?	Par l'assurance RC auto initiale (particulier ou flotte)?	Par une autre assurance RC auto à souscrire ?
Co-voiturage	OUI	NON
Auto-partage 1 (entre particuliers uniquement)	OUI	NON
Auto-partage 2 (mise à disposition d'un parc automobile par une société)	OUI	NON
Auto-partage 3 (location de véhicules entre particuliers via un site spécialisé)	NON	OUI

Partie 2 : Les impacts des nouvelles technologies

1. Nouvelles technologies dans les véhicules

Périmètre

On retrouve dans cette catégorie l'ensemble des nouvelles technologies automobiles allant d'une simple aide à la conduite jusqu'à la voiture totalement autonome.

Aux États-Unis, la *National Highway Traffic Safety Administration* (NHTSA), agence fédérale chargée de la sécurité routière, a établi une classification des véhicules autonomes comportant cinq niveaux¹, que sont :

Niveau 0 : Aucune automatisation

Le conducteur a un contrôle total et à tout instant des fonctions principales du véhicule (moteur, accélérateur, direction, freins).

Niveau 1 : Automatisation de certaines fonctions (conduite assistée)

L'automatisation ne fait qu'assister le conducteur qui garde le contrôle global. On retrouve par exemple le système anti-blocage des roues (ABS) et l'électro stabilisateur programmé (ESP).

Niveau 2 : Automatisation de fonctions combinées (conduite autonome partielle)

Au moins deux fonctions principales sont combinées dans l'automatisation pour remplacer le conducteur dans certaines situations, on peut citer par exemple le régulateur de vitesse adaptatif combiné avec le centrage sur la voie, le système de freinage d'urgence, le dispositif d'aide au stationnement.

Niveau 3 : Conduite autonome limitée (conduite autonome avancée)

Le conducteur peut céder le contrôle complet du véhicule au système automatisé qui sera alors chargé des fonctions principales de sécurité. Cependant la conduite autonome connaît certaines restrictions. Elle ne peut par exemple avoir lieu que dans certaines conditions environnementales et de trafic (uniquement sur autoroute par exemple). Il est également impératif que le conducteur soit en mesure de reprendre le contrôle dans un temps acceptable sur demande du système. La « Google Car » est actuellement à ce stade

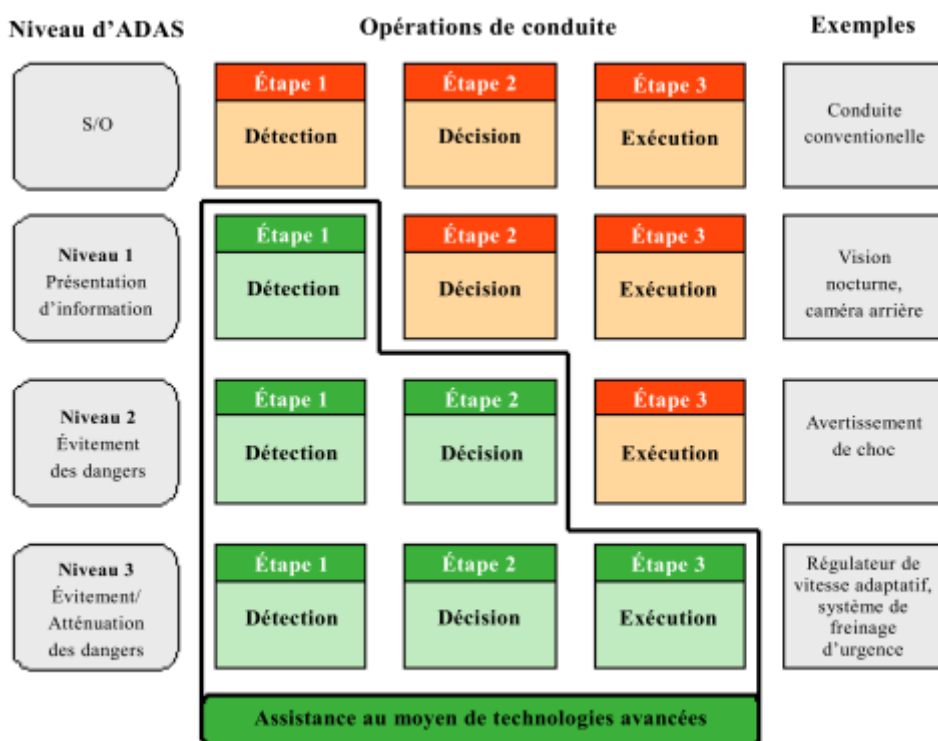
¹<http://www.nhtsa.gov/About+NHTSA/Press+Releases/U.S.+Department+of+Transportation+Releases+Policy+on+Automated+Vehicle+Development>

d'automatisation. Il s'agira par exemple de la conduite dans les embouteillages sur l'autoroute ($\leq 60\text{km/h}$) et la conduite normale sur l'autoroute ($\leq 130\text{km/h}$ – attendu vers 2020).

Niveau 4 : Conduite autonome complète

Le véhicule est conçu pour assurer seul l'ensemble des fonctions critiques de sécurité sur un trajet complet. Le conducteur peut se contenter de fournir la destination ou des consignes de navigation et n'est pas tenu de se rendre disponible pour reprendre le contrôle. Il peut d'ailleurs être absent du poste de conduite ou même du véhicule.

En se focalisant davantage sur le système d'aide à la conduite (ADAS²), donc sans aller jusqu'à la voiture totalement autonome, le graphique ci-dessous³ schématise les différentes opérations de conduite en fonction de niveaux ADAS.



Au stade actuel du développement des nouvelles technologies des véhicules autonomes, nombreux sont encore les défis à analyser et à surmonter. Un élément clef reste la procédure prévue pour le conducteur (passager) en cas d'événement nécessitant la reprise du contrôle totale du véhicule.

² Advanced Driver Assistance Systems

³ Conseil Economique et Social des Nations Unies : ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.4 (27 janvier 2016)

Le centre de recherche d'accidentologie (UDV) de l'association des sociétés d'assurance privées en Allemagne (GDV) a effectué une étude de simulation afin de mesurer le laps de temps entre la première alerte du conducteur et sa reprise effective du contrôle total du véhicule. Les constatations principales en étaient qu'une personne derrière le volant prenait en moyenne 3-4s suivant l'alerte issue du véhicule pour recentrer son regard sur la voie devant lui et qu'il lui fallait un total de 10-12s avant de regagner le contrôle total de la situation (c'est-à-dire mains au volant, pieds aux pédales, contrôle des miroirs, désactivation de la conduite autonome)⁴.

Sur la base d'une vitesse maximale de 130km/h, ceci implique que la technologie de conduite autonome devrait au moins être capable de détecter un problème majeur potentiel jusqu'à une distance d'environ 400m. Or, il s'avère que cette distance est encore hors de portée des capteurs techniques actuels.

Statistiques

Il est très difficile de trouver des chiffres sur les nouvelles technologies dans les véhicules, en particulier pour les voitures autonomes. Le caractère relativement neuf de ce phénomène explique sans doute cela.

Pendant une étude anglaise de 2015 faite par KPMG précise que les véhicules autonomes permettrait une réduction de 94 % des accidents dus aux erreurs humaines soit une réduction des coûts de 2 mds€.

Une autre étude de 2013 faite aux US par Morgan Stanley estime qu'avec un taux de pénétration de 90% des véhicules autonomes, le nombre de morts sur les routes serait réduit de 21.700. Volvo a annoncé qu'il commercialiserait des véhicules autonomes en 2020 et « plus aucun mort ni blessé grave dans nos voitures » (Vision 2020).

Le centre de recherche allemand UDV estime que, sous l'hypothèse d'une pénétration totale des véhicules autonomes de niveau 3 (ie. conduite autonome limitée), le nombre de morts pourrait être réduit de 30 % au maximum par rapport au niveau actuel⁵.

En termes de sinistralité actuelle, il n'y a bien entendu que très peu de cas recensé. On peut malgré tout citer, l'accident très médiatisé provoqué par la « Google Car » en février 2016 sur les routes californiennes ou de la Tesla en juin 2016. En effet, la voiture autonome de

⁴ <http://udv.de/de/publikationen/unfallforschung-kompakt/uebernahmezeiten-beim-hochautomatisierten-fahren>

⁵ E+S Rück Fachtagung « Autonomes Fahren : Rechtlicher Rahmen und Haftungshürden », 14/04/2016.- www.udv.de

Google a percuté un bus qui arrivait par derrière à 25 km/h. Cependant, en 6 années de tests sur plus de 3,2 millions de kilomètres parcourus, cette voiture n'a connu que 17 incidents mineurs⁶.

Il est globalement admis que l'automatisation des véhicules va réduire le nombre de morts d'accidents de la route mais pas l'annuler. Il y aura donc une problématique d'acceptation de ce nouveau type de décès⁷.

2. Nouvelles technologies dans l'infrastructure et les systèmes de communication

Périmètre

Il s'agit ici des nouvelles technologies comprenant des systèmes intégrés intelligents qui permettent la communication et l'échange d'information entre véhicules et/ou une infrastructure.

Communication Fixe-Véhicule :

Les systèmes et services de transport intelligents (ITS pour « *Intelligent Transport Systems* ») ont progressés ces dernières décennies avec le développement des technologies de l'information. En termes d'ITS, les premiers systèmes ont désormais plus de quarante ans. La France a, par exemple, développé dès les années 1970 des systèmes de gestion dynamique de trafic et de carrefours, inventé Bison Futé en 1976, et déployé son premier métro automatisé en 1983.

Les ITS permettent par exemple :

- la transmission d'information spécifique à destination des véhicules (signallement d'un accident, de travaux, ...),
- la régulation du trafic avec changement de la vitesse maximum autorisée,
- les péages électroniques dans les villes comme c'est le cas à Londres⁸ par exemple ou avec les télépéages sur les autoroutes françaises ou dans certains parkings⁹.

⁶ <http://news.autoplus.fr/news/1502266/Google-Car-Accident-Voiture-autonome-Intelligence-artificielle-Responsabilit%C3%A9>

⁷ Allocution de Iain Forbes – Head of the Centre for Connected and Autonomous Vehicles, Department for Transport & BIS: “Government Approach to Connected and Autonomous Vehicles”

⁸ https://en.wikipedia.org/wiki/London_congestion_charge

⁹ <http://www.vinci-autoroutes.com/fr/badge-telepeage>

Communication Véhicule-Central-Véhicule :

Plus les véhicules seront équipés de ces nouvelles technologies plus les informations qu'ils collectent seront importantes. Ces informations pourront être transmises aux autres véhicules en étant préalablement agrégées/compilées dans un entrepôt de données.

A l'heure actuelle, les systèmes de navigation proposés sur les smartphones ou dans les équipements des véhicules permettent aux utilisateurs de la route de transmettre à la collectivité les dangers qu'ils ont rencontrés : accident, voiture en panne, zone de ralentissement, bouchons, etc.

Demain les véhicules pourront transmettre beaucoup plus de données puisque toutes les données captées peuvent techniquement être transmises.

Elles permettront de mettre à jour les cartes routières utilisées par les voitures autonomes. Cela est particulièrement important car le véhicule autonome aura à confronter les informations captées par le véhicule avec les informations provenant du réseau et prendre une décision en conséquence. La problématique des normes des données transmises sera donc importante.

Communication Véhicule-Véhicule :

Le projet SARTRE¹⁰ (*Safe Road Trains for the Environment*) avait pour objectif de développer une technologie permettant aux véhicules de circuler en convoi¹¹. Les véhicules communiquent directement entre eux ce qui leur permet de rouler avec des distances de sécurité de 4 mètres à 90km/h et profiter de l'effet d'aspiration et ainsi de consommer moins d'énergie (« *platooning* »).

En juin 2014, un consortium constitué de Transport and Logistics Netherlands, DAF Trucks, Rotterdam Port et TNO (*Netherlands Organisation for Applied Scientific Research*) a annoncé un projet d'automatisation du transport de marchandises depuis et vers Rotterdam ; il s'agit de permettre à des convois de PL en *platooning* d'accéder à Rotterdam ; une démonstration de deux PL en *platooning* a été conduite en mars 2015 sur l'autoroute A270. L'objectif est de permettre la généralisation des pelotons de 2 camions sur le réseau NL+B d'ici 2020.

Statistiques

Nous n'avons pas identifié de données pertinentes sur ce type de technologie. Il faudra sans doute encore patienter plusieurs années avant qu'elles ne se développent.

¹⁰ <http://www.sartre-project.eu/en/press/Documents/SARTRE%20final%20partner%20release.pdf>

3. Responsabilité civile et assurance RC automobile

Responsabilité civile automobile

La victime d'un accident de la circulation impliquant un véhicule terrestre à moteur dispose d'un droit à indemnisation à l'encontre du gardien ou conducteur dudit véhicule, que ce véhicule soit équipé d'une aide à la conduite ou soit automatisé.

Cependant, s'agissant d'un véhicule autonome, nous pouvons nous interroger sur les personnes ayant la qualité de gardien ou de conducteur.

- La jurisprudence estime que le propriétaire est présumé gardien du véhicule, charge à ce dernier de prouver qu'il a transféré la garde, à savoir l'usage, la direction et le contrôle. Mais, dans certains cas spécifiques, pour les choses dotées d'un dynamisme propre et intrinsèquement dangereuses (telle une bouteille de gaz : Civ. 2^e, 12 nov. 1975, n° 74-10.386 ; une télévision qui implose : Civ. 2^e, 14 nov. 1979, n° 77-15.823), la Cour de cassation distingue deux gardiens : le gardien de la structure d'une part et le gardien du comportement d'autre part. Le propriétaire est alors présumé gardien de la structure de la chose ; le gardien du comportement de la chose peut être le fabricant (Civ. 2^e, 4 juin 1984, n° 83-11.925), voire le vendeur (Civ. 2^e, 14 nov. 1979, n° 77-15.823). Dès lors que le véhicule est doté d'un mécanisme propre et donc intrinsèquement dangereux, ne peut-on donc pas considérer que le constructeur, voire l'éditeur du logiciel, a la qualité de gardien de la structure ? Aussi, la victime pourra-t-elle engager la responsabilité civile du propriétaire que celle du constructeur du véhicule autonome.
- Le conducteur est celui qui a la « maîtrise du véhicule » (Civ. 2^e, 14 janv. 1987, n°85-14.655) ; cette définition de droit commun étant déconnectée de celle applicable au droit de la circulation routière et donc du Code de la route (dont article R. 412-6) ou de la Convention de Vienne du 8 novembre 1968. Mais jusqu'à quel moment peut-on continuer à estimer que la personne, certes installée sur le siège avant du véhicule, en est le conducteur alors même que ce véhicule dispose d'un dispositif de conduite limitée ou d'un dispositif de conduite complet tel que précédemment décrits ?

Il appartiendra au conducteur ou gardien « désignés » responsables, ou à leur assureur de responsabilité civile automobile de prouver non seulement que la victime a la qualité de conducteur mais également que cette victime conductrice a commis une faute venant limiter ou exclure son droit à indemnisation (article 4 de la loi du 5 juillet 1985).

Par ailleurs, et en tout état de cause, le conducteur et gardien « désignés » responsables de l'accident de la circulation, pourront toujours tenter un recours contre le constructeur ou vendeur sur le fondement de la responsabilité du fait des produits défectueux.

Assurance RC automobile

Tout véhicule terrestre à moteur, c'est-à-dire tout « véhicule automoteur destiné à circuler sur le sol et qui peut être actionné par une force mécanique sans être lié à une voie ferrée » est soumis à l'obligation d'assurance en responsabilité civile automobile (art. L. 211-1 alinéa 1 du Code des assurances). Cette garantie obligatoire peut être souscrite par toute personne. En pratique, il s'agira le plus souvent du propriétaire.

Or, cette garantie couvre la responsabilité de toute personne « ayant la garde ou la conduite, même non autorisée, du véhicule, à l'exception des professionnels de la réparation, de la vente et du contrôle de l'automobile, ainsi que la responsabilité civile des passagers du véhicule objet de l'assurance » (art. L. 211-1 alinéa 2 du Code des assurances). En droit constant, il importera donc peu de savoir si l'occupant du véhicule en est ou non le conducteur puisqu'à défaut il en sera le passager et donc sa responsabilité civile garantie par l'assureur RC automobile. Mais si l'on retient la garde du comportement, le vendeur gardien, par définition, professionnel de la réparation ou de la vente de l'automobile ne saurait être couvert pour sa responsabilité automobile ; **il pourrait l'être au travers d'une assurance de responsabilité professionnelle, qui n'offre pas une garantie RC corporelle illimitée...**

Conclusions

Le passage entre le niveau 2 au niveau 4 du véhicule autonome se fera sans nul doute par étapes. On pourra parler de saut technologique lorsque le niveau 4 sera atteint. Les choix politiques qui seront faits sur les conditions d'accueil des véhicules autonomes sur les routes françaises et européennes, impactera la responsabilité civile actuelle ainsi que l'assurance de responsabilité civile ainsi que l'appréciation du risque automobile.

A l'heure où le législateur travaille sur une réforme du droit de la responsabilité, ne devrait-il pas encadrer la question de la responsabilité en cas d'accident impliquant ou causé par un véhicule autonome ? A moins qu'il ne laisse aux juges d'adapter l'interprétation des textes aux évolutions de la société.