

Franz Werro / Thomas Probst
(Eds.)

2016



JOURNÉES DU DROIT DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE 23 – 24 JUIN 2016



UNIVERSITÉ DE FRIBOURG
UNIVERSITÄT FREIBURG



Stämpfli Editions

Tous les deux ans depuis plus de trente ans, l'Université de Fribourg organise les Journées du droit de la circulation routière. Le présent livre reproduit les textes ayant servi de base aux conférences présentées en français lors des journées des 23 et 24 juin 2016.

Plusieurs des contributions ici réunies portent sur les conséquences juridiques de l'utilisation de véhicules automobiles avec systèmes d'assistance, y compris de celle bientôt possible de véhicules sans conducteur. L'analyse comprend les aspects de responsabilités civile et pénale et ceux relatifs à la protection des données dans l'emploi de véhicules connectés.

D'autres contributions analysent successivement la portée de la manipulation du CO2 sur les droits des acheteurs des véhicules impliqués, les enquêtes sur l'aptitude à la conduite et leur mise en œuvre ainsi que les implications de la nouvelle jurisprudence du Tribunal fédéral sur le « coup du lapin ». Comme à l'accoutumée, le présent livre comprend la présentation de la jurisprudence récente du Tribunal fédéral dans les domaines du droit pénal, du droit administratif, du droit de la responsabilité civile et du droit des assurances sociales.

Ont contribué au présent volume et participé comme orateurs : Vincent Bruhlart, Benoît Carron, Guy Chappuis, Maurice Fellay, Ghislaine Frésard-Fellay, Yvan Jeanneret, Bettina Kahil-Wolff, Cédric Mizel, Bertrand Perrin, Vincent Perritaz, Quentin Van Beek et Franz Werro. Ce dernier a également assumé l'organisation des journées en langue française.

Franz Werro / Thomas Probst
(éds.)



UNIVERSITÉ DE FRIBOURG
UNIVERSITÄT FREIBURG

Journées du droit de la circulation routière

23–24 juin 2016

Avec des contributions de

Vincent Bruhlart
Benoît Carron
Maurice Fellay
Yvan Jeanneret
Bettina Kahil-Wolff
Cédric Mizel
Vincent Perritaz
Quentin Van Beek
Franz Werro



Stämpfli Editions

Ce livre est protégé par le droit d'auteur. Toute forme de distribution à des tiers (à titre onéreux ou gratuit) est interdite. Le fichier contient un filigrane caché dans lequel les données de téléchargement sont stockées.

Information bibliographique de la Deutsche Nationalbibliothek

La Deutsche Nationalbibliothek a répertorié cette publication dans la Deutsche Nationalbibliografie; les données bibliographiques détaillées peuvent être consultées sur Internet à l'adresse <http://dnb.d-nb.de>.

Tous droits réservés, en particulier le droit de reproduction, de diffusion et de traduction. Sans autorisation écrite de l'éditeur, l'œuvre ou des parties de celle-ci ne peuvent pas être reproduites, sous quelque forme que ce soit (photocopies, par exemple), ni être stockées, transformées, reproduites ou diffusées électroniquement, excepté dans les cas prévus par la loi.

Réalisation intégrale:
Stämpfli Publications SA, Berne
Printed in Switzerland

© Stämpfli Editions SA Berne · 2016

Cet ouvrage est disponible dans notre librairie
www.staempflieditions.com.

ISBN E-Book 978-3-7272-5949-4
ISBN Print 978-3-7272-8942-2
ISBN Judocu 978-3-0354-1331-1



Préface

Tous les deux ans depuis plus de trente ans, l'Université de Fribourg organise pour les praticiens les Journées du droit de la circulation routière. Le présent livre reproduit les textes ayant servi de base aux conférences présentées en français lors des journées des 23 et 24 juin 2016.

Plusieurs des contributions ici réunies portent sur les conséquences juridiques de l'utilisation de véhicules automobiles avec systèmes d'assistance, y compris de celle bientôt possible de véhicules sans conducteur. L'analyse comprend les aspects de responsabilités civile et pénale et ceux relatifs à la protection des données dans l'emploi de véhicules connectés.

Les autres contributions analysent successivement la portée de la manipulation du CO2 sur les droits des acheteurs des véhicules impliqués, les enquêtes sur l'aptitude à la conduite et leur mise en œuvre ainsi que les implications de la nouvelle jurisprudence du Tribunal fédéral sur le « coup du lapin ». Comme à l'accoutumée, le présent livre comprend aussi la présentation de la jurisprudence récente du Tribunal fédéral dans les domaines du droit pénal, du droit administratif, du droit de la responsabilité civile et du droit des assurances sociales.

Nous remercions toutes les personnes qui nous ont aidés à préparer les Journées 2016. Nos remerciements vont d'abord aux auteurs, qui ont accepté notre invitation. Ils vont ensuite à Alborz Tolou, assistant à la Faculté de droit, qui nous a fourni une aide précieuse et efficace dans la mise au point des manuscrits.

Nous remercions enfin Annette Enz, cheffe du service de la formation continue de l'Université de Fribourg, et son équipe, qui ont assuré avec succès l'essentiel de la préparation de ces Journées.

Fribourg, mai 2016

Franz Werro et Thomas Probst

Table des matières

Table des abréviations	IX
FRANZ WERRO/VINCENT PERRITAZ	
Les véhicules connectés : un changement de paradigme pour la responsabilité civile ?	1
YVAN JEANNERET	
Les aspects pénaux des véhicules automobiles sans conducteur	21
QUENTIN VAN BEEK	
Les données personnelles – carburant numérique des voitures modernes ?	47
VINCENT BRULHART	
La manipulation des émissions polluantes en matière automobile : quelques considérations sous l’angle de la responsabilité et de l’assurance	73
CÉDRIC MIZEL/MAURICE FELLAY	
Les enquêtes sur l’aptitude à la conduite et leur mise en œuvre	99
BETTINA KAHIL-WOLFF	
Revirement au sujet d’atteintes non objectivables : l’ATF 141 V 281 (troubles somatoformes douloureux) et l’ATF 141 V 574 (« coup du lapin »)	135
BENOÎT CARRON	
Les nouveautés en droit de la circulation routière	177

Table des abréviations

a	ancien
ABS	Antiblockiersystem
ACC	Automatic Cruise Control
AEBS	Automatic Emergency Braking System
aff.	affaire
AG	Canton d'Argovie
AI	assurance-invalidité
AR	Canton d'Appenzell Rhodes-Extérieures
al.	aliéna
art.	article
ATAVT	Tests adaptatifs tachistoscopiques de conception de la circulation
ATF	Arrêt du Tribunal fédéral
BE	Canton de Berne
BGE	= ATF
BMS	Bulletin des médecins suisses
BO	Bulletin officiel
BR/DC	Revue « Droit de la construction »
BSK	Basler Kommentar
γ -GT	<i>gamma</i> -glutamyltranspeptidase
c.	considérant
c/	contre
CDF	Circulaire du 18 mars 2011 sur les dispositions finales de la modification de la LAI
CDT	Carboxy Deficiente Transferase
CE	Communauté européenne
CEDH	Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales (RS 0.101)
CEE-ONU	Commission Economique des Nations Unies pour l'Europe
cf.	<i>confer</i>
CFS	Chronique Fatigue Syndrom
ch.	chiffre(s)
CHF	franc suisse
CJCE	Cour de justice des Communautés européennes
CJUE	Cour de justice de l'Union européenne
CL	Convention du 30 octobre 2007 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale (RS 0.275.12)
CNIL	Commission nationale de l'informatique et des libertés

CO	Loi fédérale du 30 mars 1911 complétant le Code civile suisse (Livre cinquième : Droit des obligations) (RS 220)
CO2	dioxyde de carbone
COMAI	Centre d'observation médicale de l'AI
CourEDH	Arrêt de la Cour européenne des droits de l'homme
CNRTL	Centre national de ressources textuelles et lexicales
CP	Code pénal suisse du 21 décembre 1937 (RS 311.0)
CPP	Code de procédure pénale suisse du 5 octobre 2007 (RS 312.0)
CS CR	Code suisse de la circulation routière
Cst. féd.	Constitution fédérale suisse du 18 avril 1999 (RS 101)
CURML	Centre Universitaire Romand de Médecine Légale
DC	District of Columbia
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
DFJP	Département fédéral de justice et police
digma	Revue « Zeitschrift für Datenrecht und Informations-sicherheit »
DSG	= LPD
DUDH	Déclaration universelle des droits de l'homme
ECLI	European Case Law Identifier
éd.	édition
édit.	éditeur(s)
ég.	également
EPA	Environmental Protection Agency
ESP	Electronic Stability Program
et al.	et autre(s)
EtG	éthylglucoronide
EU	Union européenne
FF	Feuille fédérale suisse
form.	formule(s)
FR	Canton de Fribourg
fr.	français
frs	francs
g	gramme(s)
G29	Groupe de travail de l'article 29
GE	Canton de Genève
GL	Canton de Glaris
GPS	Global Positioning System
GPT	alanine aminotransférases
GR	Canton des Grisons
GSV	Google Street View

X

HAVE	= REAS
i.f.	<i>in fine</i>
in	dans
IRE 13.20	Instructions de l'OFROU du 1 ^{er} novembre 2009 relatives à l'établissement des rapports d'expertise, formules 13.20 A et 13.20 B
IRLE	Institute for Research on Labor and Employment
IRMZ	Institut de médecine légale de Zurich
JdT	Journal des Tribunaux
JO	Journal officiel de l'Union européenne
KBA	Kraftfahrtbundesamt
kg	kilogramme
km/h	kilomètre par heure
LAA	Loi fédérale du 20 mars 1981 sur l'assurance-accidents (RS 832.20)
LAO	Loi fédérale du 24 juin 1970 sur les amendes d'ordre (RS 741.03)
LAM	Loi fédérale du 19 juin 1992 sur l'assurance militaire (RS 833.1)
LAMA	Loi fédérale sur l'assurance maladie et accident de 1911
LCA	Loi fédérale du 2 avril 1908 sur le contrat d'assurance (RS 221.229.1)
LCR	Loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière (RS 741.01)
LDIP	Loi fédérale du 18 décembre 1987 sur le droit international privé (RS 291)
LDWS	Lane Departure Warning System
let.	lettre
LOD	Limite de détection
LOST	Loi fédérale du 18 juin 2010 sur les organes de sécurité des entreprises de transports publics (RS 745.2)
LPA	Loi vaudoise du 28 octobre 2008 sur la procédure administrative (RSV 173.36)
LParl	Loi fédérale du 13 décembre 2002 sur l'Assemblée fédérale (RS 171.10)
LPD	Loi fédérale sur la protection des données du 19 juin 1992 (RS 235.1)
LPGA	Loi fédérale du 6 octobre 2000 sur la partie générale du droit des assurances sociales (RS 830.1)
LPJA	Loi neuchâteloise sur la procédure et la juridiction administratives du 27 juin 1979 (RSN 152.130)

LPP	Loi fédérale du 25 juin 1982 sur la prévoyance professionnelle vieillesse, survivants et invalidité (RS 831.40)
LRFP	Loi fédérale du 18 juin 1993 sur la responsabilité du fait des produits (RS 221.112.944)
LRLP	Loi fédérale du 17 décembre 1993 sur le libre passage dans la prévoyance professionnelle vieillesse, survivants et invalidité (RS 831.42)
LSPro	Loi fédérale du 12 juin 2009 sur la sécurité des produits (RS 930.11)
LTF	Loi fédérale du 17 juin 2005 sur le Tribunal fédéral (RS 173.110)
LU	Canton de Lucerne
LugÜ	= CL
MDEA	3,4-méthylènedioxy-N-éthylamphétamine
MDMA	3,4-méthylènedioxy-méthamphétamine
Medialex	« Revue de droit des médias »
mg	milligramme
N	numéro(s)
n°	= N
n.	= N
Nachf.Bd.	Nachführungsband
nbp	note de bas de page
NE	Canton de Neuchâtel
NOx	oxyde d'azote
OAC	Ordonnance fédérale du 27 octobre 1976 réglant l'admission des personnes et des véhicules à la circulation routière (RS 741.51)
OAo	Ordonnance fédérale du 4 mars 1996 sur les amendes d'ordre (RS 741.031)
OAV	Ordonnance fédérale du 20 novembre 1959 sur l'assurance des véhicules (RS 741.031)
OBD	On Board Diagnostic
OCR	Ordonnance fédérale du 13 novembre 1962 sur les règles de la circulation routière (RS 741.11)
OCCR	Ordonnance fédérale du 28 mars 2007 sur le contrôle de la circulation routière (RS 741.013)
OETV	Ordonnance fédérale du 19 juin 1955 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (RS 741.41)
OETV 1	Ordonnance fédérale du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les voitures automobiles de transport et leurs remorques (RS 741.412)

XII

OETV 3	Ordonnance fédérale du 2 septembre 1998 concernant les exigences techniques requises pour les motocycles, quadricycles légers à moteur, quadricycles à moteur et tricycles à moteur (RS 741.414)
OEE-VT	Ordonnance fédérale du DETEC du 5 juillet 2011 sur les données figurant sur l'étiquette-énergie des voitures de tourisme neuves (RS 730.011.1)
OFAS	Office fédéral des assurances sociales
OFROU	Office fédéral des routes
OIAA	Ordonnance fédérale du DFJP du 30 janvier 2015 sur les instruments de mesure d'alcool dans l'air expiré (RS 941.210.4)
OIGE	Ordonnance fédérale du DFJP du 19 mars 2006 sur les instruments mesureurs des gaz d'échappement des moteurs à combustion (RS 941.242)
OLAA	Ordonnance fédérale du 20 décembre 1982 sur l'assurance-accidents (RS 832.202)
OLPD	Ordonnance fédérale du 14 juin 1993 relative à la loi fédérale sur la protection des données (RS 235.11)
OMCo	Ordonnance fédérale du 28 septembre 2007 sur l'admission des moniteurs de conduite et sur l'exercice de leur profession (RS 741.522)
ONG	organisation non gouvernementale
OCCR-	Ordonnance de l'OFROU du 22 mai 2008
OFROU	concernant l'ordonnance sur la circulation routière (RS 741.013.1)
op. cit.	ouvrage cité
OPP 2	Ordonnance fédérale du 18 avril 1984 sur la prévoyance professionnelle vieillesse, survivants et invalidité (RS 831.441.1)
OR	= CO
ORPL	Ordonnance fédérale du 6 mars 2000 concernant une redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RS 641.811)
ORT	Ordonnance fédérale du 19 juin 1995 sur la réception par type des véhicules routiers (RS 741.511)
OSR	Ordonnance fédérale du 5 septembre 1979 sur la signalisation routière (RS 741.21)
OTR 1	Ordonnance fédérale du 19 juin 1995 sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels de véhicules automobiles (RS 822.221).
OTR 2	Ordonnance fédérale du 6 mai 1981 sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels de véhicules lé-

	gers affectés au transport de personnes et de voitures de tourisme lourdes (RS 822.222)
p.	page(s)
p. ex.	par exemple
PA	Loi fédérale du 20 décembre 1968 sur la procédure administrative (RS 172.021)
par.	paragraphe(s)
para.	= par.
PAYD	« Pay as you drive »
PDC	Park Distance Control
PFPDT	Préposé fédéral à la protection des données et à la transparence
PJA	Revue « Pratique juridique actuelle »
pg	picogramme
PN	Émissions en quantité de particules fines
Pra	Revue « Die Praxis »
préamb.	préambule
prot.	protocole
pts	points
RAI	Règlement du Conseil fédéral du 17 janvier 1961 sur l'assurance-invalidité (RS 831.201)
RBOG	Rechenschaftsbericht des Obergerichts des Kanton Thurgau
RC	Responsabilité civile
RDAF	« Revue de droit administratif et de droit fiscal »
RDK	Reifendruckkontrollsystem
REAS	Revue « Responsabilité et assurance »
recht	Revue « Zeitschrift für juristische Ausbildung und Praxis »
réf.	référence(s)
RNRF	« Revue Suisse du notariat et du registre foncier »
RO	Recueil officiel
RS	Recueil systématique
RSAS	« Revue suisse des assurances sociales et de la prévoyance professionnelle »
RSJ	« Revue suisse de jurisprudence »
RT	test de réaction
s.	et le suivant
SA	société anonyme
SAN	Service cantonal (Vaud) des automobiles et de la navigation
SDR	Ordonnance fédérale du 29 novembre 2002 relative au transport des marchandises dangereuses par route (RS 741.621)
SG	Canton de Saint-Gall
SJ	Revue « Semaine judiciaire »

SMR	Services médicaux régionaux
SO	Canton de Soleure
spéc.	spécialement
SPECDO	Syndrome sans pathogenèse ni étiologie claire et sans constat de déficit organique
ss	et les suivants
SSED	Société Suisse d'Endocrinologie et de Diabétologie
SSML	Société Suisse de Médecine Légale
StGB	= CP
STI	Système de transport intelligent
StPO	= CPP
SUVA	Caisse nationale suisse d'assurance en cas d'accidents
SVG	= LCR
SZ	Canton de Schwyz
t.	tome
TAF	Tribunal administratif fédéral
TC	Tribunal cantonal
TCS	Touring Club Suisse
TF	Tribunal fédéral
TFA	Tribunal fédéral des assurances
TG	Canton de Thurgovie
THC	$\Delta 9$ -tétrahydrocannabinol
THC-COOH	acide 11-nor- $\Delta 9$ -tétrahydrocannabinol-carboxylique
TI	Canton du Tessin
tit.	titre
trad.	traduction
UE	Union européenne
URP/DEP	Revue « Umweltrecht in der Praxis »
v.	voir
VAG	Bundesgesetz vom 17. Dezember 2004 betreffend die Aufsicht über Versicherungsunternehmen (RS 961.01)
VD	Canton de Vaud
VGM	Volume Globulaire Moyen
vig.	entrée en vigueur
VIN	Vehicle Identification Number
vol.	volume
VS	Canton du Valais
VVG	= LCA
VW	Volkswagen
VZV	= OAC
ZH	Canton de Zurich
ziff.	= ch.

Les véhicules connectés : un changement de paradigme pour la responsabilité civile ?

FRANZ WERRO^{*} / VINCENT PERRITAZ^{**}

Table des matières

Introduction	1
I. Les divers responsables possibles	3
A. Le détenteur du véhicule automobile et l'assureur RC dans la LCR	3
1. Le système de la LCR	4
2. Une appréciation	6
B. Les producteurs dans la LRFP	8
1. Le système de la LRFP	8
2. Une appréciation	12
C. Le vendeur et la garantie contractuelle pour les défauts	12
1. Le concours de responsabilités et ses limites	12
2. Une appréciation	14
II. La solidarité entre les responsables et ses conséquences	14
A. La solidarité dans la LCR	15
B. La solidarité dans la LRFP	16
Conclusion	17
Bibliographie	18

Introduction

L'évolution technologique de ces dernières années a permis d'installer dans les véhicules automobiles des systèmes d'assistance à la conduite toujours plus performants et innovants. Les régulateurs de vitesse (« tempomat »), les régulateurs automatiques de distance, les assistants de démarrage en côte ou encore les assistants de parage font maintenant largement partie de l'équipement standard de nombreux véhicules.

Aujourd'hui, on envisage même des véhicules sans conducteur. En réalité, il existe déjà des prototypes totalement autonomes dont les fonctions de pilo-

^{*} Professeur à l'Université de Fribourg et au Georgetown University Law Center, Washington, DC.

^{**} Avocat, assistant à la Faculté de droit de l'Université de Fribourg.

Aujourd'hui, on envisage même des véhicules sans conducteur. En réalité, il existe déjà des prototypes totalement autonomes dont les fonctions de pilotage sont gérées à distance par un opérateur, et leur arrivée sur le marché est prévue dès 2020. C'est le cas notamment de la Google car. De manière plus technique, on parle de « voitures autonomes » ou de « voitures à pilotage automatique ». Au-delà, certains acteurs économiques étudient aussi un système de connexion entre les véhicules, qui devrait permettre de déterminer leur vitesse optimale et de réduire ainsi les embouteillages et la pollution atmosphérique.

Cette évolution présente un intérêt considérable puisqu'elle devrait permettre de diminuer le nombre d'accidents dus à une erreur humaine. Toutefois, elle comporte également des risques propres à l'informatique et entraîne ainsi son lot de questions nouvelles. On peut par exemple se demander ce que fera un véhicule autonome confronté au choix de devoir, soit heurter un piéton, soit terminer sa course dans un mur. Sans parler des dangers d'atteintes portées à la vie privée des usagers de la route ou de piratage du système d'assistance à la conduite qui pourrait amener des tiers à prendre à distance le contrôle de véhicules.

En matière de responsabilité civile, l'implication d'un véhicule assisté dans un accident de circulation ne pose à vrai dire pas de difficultés spécifiques, si ce n'est que le défaut des systèmes d'assistance toujours plus nombreux pourrait faire augmenter le nombre de recours du détenteur contre leurs fabricants. Il importera de se demander comment définir de manière adaptée les modalités de la répartition du poids de la réparation entre les divers responsables. L'implication d'un véhicule connecté et complètement autonome pose en revanche une question plus épineuse, qui est celle savoir si le détenteur doit continuer à répondre du dommage causé par le véhicule alors que la conduite de celui-ci ne dépend plus d'un comportement humain. Pour aborder ces questions, la présente contribution se divise en deux parties. La première a pour objet l'analyse des règles qui régissent l'obligation de réparer des divers responsables possibles (I.). La seconde partie traite des conséquences découlant de la solidarité qui existe entre eux (II.).

I. Les divers responsables possibles

Lorsque le défaut du système d'assistance à la conduite d'un véhicule ou celui du pilotage extérieur est à l'origine d'un accident, plusieurs personnes peuvent devoir en répondre. L'analyse suppose de distinguer deux situations. Dans la première, le véhicule est équipé d'une simple assistance à la conduite, par exemple un adaptateur de vitesse automatique, qui le rend partiellement autonome ; pour le reste, les fonctions de pilotage sont directement exercées par le conducteur. Dans la seconde situation en revanche, le véhicule est totalement autonome : toutes les fonctions de pilotage sont déléguées à un opérateur externe (par exemple Google ou Swisscom) qui se charge, par le biais d'un logiciel et d'une infrastructure spéciale (par exemple un réseau de bornes bordant les voies de circulation), de la conduite du véhicule. En tenant compte de ces deux hypothèses, on analysera successivement la responsabilité du détenteur du véhicule automobile et de son assureur RC (A.), celle du fabricant du système d'assistance à la conduite et de pilotage à distance (B.) et enfin celle du vendeur du véhicule automobile (C.).

A. Le détenteur du véhicule automobile et l'assureur RC dans la LCR

L'arrivée sur le marché de voitures totalement autonomes à l'horizon 2020 pose de nombreux défis juridiques¹. Ainsi, l'art. 8 de la Convention de Vienne sur la circulation routière pose un principe de base en prévoyant que « tout véhicule en mouvement ou tout ensemble de véhicules en mouvement doit avoir un conducteur »². Or, dans les voitures « intelligentes », on entend justement supprimer le conducteur et le remplacer par un ordinateur.

Tenant compte de cette évolution, la Commission Economique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU) a annoncé le 23 mars 2016 une révision de la Convention de Vienne. Cette révision devrait autoriser les systèmes de conduite automatisée sur les routes à condition qu'ils soient conformes aux règlements des Nations unies sur les véhicules. Certes, seuls les systèmes qui fonctionnent sous le contrôle permanent du conducteur, qui doit pouvoir les désactiver, figureront sur la liste des systèmes autorisés par l'ONU (par exemple les systèmes veillant au maintien de la trajectoire, les fonctions d'assistance au stationnement et d'autopilotage sur autoroute, etc.). Appa-

¹ Sur la question du cadre juridique régissant l'utilisation de voitures intelligentes, cf. FANTI/MIZEL, Homologation de nouveaux systèmes techniques routiers, 15 ss.

² RS 0.741.10.

remment, les voitures totalement autonomes devront en revanche encore attendre³.

En tout état de cause, le droit suisse de la circulation routière sera lui aussi tôt ou tard confronté à l'arrivée sur le marché de véhicules autonomes. Il n'est pas exclu que cette révolution bouleverse les conceptions actuelles. En matière de responsabilité civile en particulier, le « risque lié à l'emploi du véhicule », le « détenteur » ou le « défaut du véhicule » pourraient faire l'objet d'une nouvelle définition. Au regard de ce questionnement, on rappellera d'abord le système de responsabilité prévu par la LCR (1.) pour en apprécier ensuite la cohérence (2.).

1. Le système de la LCR

L'art. 58 al. 1 LCR prévoit que « (s)i, par suite de l'emploi d'un véhicule automobile, une personne est tuée ou blessée ou qu'un dommage matériel est causé, le détenteur est civilement responsable ». Cette disposition impose au détenteur d'un véhicule automobile une responsabilité objective aggravée résultant du risque lié à l'emploi d'un véhicule⁴. Le détenteur répond donc du dommage indépendamment de tout manque de diligence de sa part⁵.

Pour compléter le système de la responsabilité objective aggravée de la LCR, le législateur a introduit une assurance responsabilité civile obligatoire, avec une action directe du lésé contre l'assureur du responsable. Ainsi, l'art. 63 al. 3 LCR prévoit qu'aucun véhicule automobile ne peut être mis en circulation sur la voie publique avant qu'ait été conclue une telle assurance. Selon **l'art. 65 al. 1 LCR**, le lésé peut réclamer directement à l'assureur responsabilité civile du détenteur l'indemnité due par l'assuré⁶. La fonction première de l'assurance responsabilité civile est de protéger l'assuré contre les conséquences financières de sa responsabilité. L'assurance a aussi pour fonction de protéger les lésés contre le risque d'insolvabilité du responsable⁷. Cette seconde fonction est devenue prioritaire. L'institution de la responsabilité objective aggravée serait tout simplement illusoire en pratique si elle n'était pas assortie, pour celui qui doit l'assumer, de l'obligation de s'assurer⁸.

³ Le Monde.fr, *Premier feu vert réglementaire pour les véhicules autonomes*, article paru le 24.03.2016.

⁴ BREHM, Responsabilité automobile, n. 4 ss ; DÄHLER/SCHAFFHAUSER, 501.

⁵ WERRO, n. 845; MÜLLER, n. 488.

⁶ WERRO, n. 924.

⁷ WERRO, n. 926.

⁸ BUSSY/RUSCONI/JEANNERET/KUHN/MIZEL/MÜLLER, ad art. 63 n. 1.1.

Le sujet de la responsabilité est *le détenteur du véhicule automobile*. Est détenteur celui qui exerce la maîtrise effective sur le véhicule et qui s'en sert pour son propre compte et à ses risques⁹. Il y a maîtrise effective sur le véhicule lorsqu'une personne dispose réellement et directement du véhicule, et a donc le pouvoir de décider si et dans quelles conditions celui-ci peut circuler¹⁰.

A première vue, le fait que les fonctions de pilotage soient déléguées à un ordinateur ne devrait pas jouer de rôle. En effet, *l'emploi* d'un véhicule, même autonome, dépend toujours de la volonté de son détenteur, et non de celle d'un éventuel opérateur externe qui en assurerait la conduite. Un véhicule est à l'emploi chaque fois que l'accident est dû à la réalisation du risque spécifique résultant des organes mécaniques du véhicule. On parle du critère « technico-mécanique » de l'emploi, dont les principales manifestations sont la vitesse acquise par le véhicule en mouvement et la puissance due à la propulsion par un moteur¹¹. Là encore, on peut sans doute retenir que le fait que le détenteur conserve ou non une influence sur la conduite de son véhicule n'y change rien : dès que le pilotage automatique est actionné, le véhicule est à l'emploi.

La responsabilité du détenteur n'est pas sans limites. **L'art. 59 al. 1 LCR** prévoit en effet que « (l)e détenteur est libéré de la responsabilité civile s'il prouve que l'accident a été causé par la force majeure ou par une faute grave du lésé ou d'un tiers sans que lui-même ou les personnes dont il est responsable aient commis de faute et sans qu'une défectuosité du véhicule ait contribué à l'accident ». Le détenteur qui entend s'exonérer de sa responsabilité doit donc établir au moins une des trois conditions positives – la force majeure, la faute grave du lésé ou la faute grave d'un tiers – et cumulativement deux conditions négatives – l'absence de faute propre et l'absence de défectuosité de son véhicule¹².

A noter que dans le cas où le système d'assistance à la conduite du véhicule est défectueux, l'art. 59 al. 1 LCR ne libère pas le détenteur de sa responsabilité. En effet, dès lors que le système d'assistance est intégré au véhicule, le défaut de ce système devient la défectuosité du véhicule. Or celle-ci est imputable au détenteur, même en l'absence de toute faute de sa part¹³.

⁹ ATF 129 III 102, cons. 2.1, JdT 2003 I 500 ; BREHM, Responsabilité automobile, n. 71 ss ; DÄHLER/SCHAFFHAUSER, 501 ss.

¹⁰ WERRO, n. 872.

¹¹ BREHM, Emploi, 38 s ; EMMENEGGER/GEISSELER, 14 s.

¹² BREHM, Responsabilité automobile, n. 298.

¹³ Cf. ég. MÜLLER/GRETILLAT, Dysfonctionnement d'un système d'aide à la conduite, 39.

Autre est à notre avis la situation quand le défaut du système d'assistance affecte le logiciel d'un opérateur externe (par exemple Google ou Swisscom) ou l'échange de données entre cet opérateur et le véhicule piloté. Dans un tel cas, il y a un défaut (informatique) imputable à un tiers qui ne constitue pas une défectuosité du véhicule. En cas d'accident cependant, l'art. 59 al. 1 LCR présume l'existence d'un défaut du véhicule. Ainsi, il reviendra au détenteur de renverser cette présomption en apportant la preuve d'un fait négatif, soit l'absence de défectuosité du véhicule. Concrètement, le détenteur doit démontrer que l'accident trouve son origine dans le défaut du système de pilotage ou de l'infrastructure (par exemple un réseau de bornes bordant les voies de circulation) gérée par l'opérateur.

Le défaut imputable à un opérateur externe ne suffira toutefois pas à exonérer le détenteur du véhicule de sa responsabilité. Pour qu'il puisse se libérer, le détenteur devra prouver que le défaut repose sur *une faute grave* de l'opérateur. Cette preuve sera le plus souvent impossible à apporter. A cela s'ajoute que cette libération ne serait pas souhaitable. Il faut en effet éviter de remettre en cause l'efficacité d'un régime de responsabilité aggravée, dont le but est avant tout de protéger les victimes. Or cette efficacité s'évalue aussi bien à la lumière du fait générateur de responsabilité qu'à celle des facteurs d'exonération de la responsabilité et de réduction des indemnités¹⁴.

2. Une appréciation

Le droit de la responsabilité civile mis en place dans la LCR a pour but de protéger efficacement les victimes contre les conséquences dommageables qui peuvent résulter d'un accident. Ainsi, l'art. 58 LCR institue une responsabilité objective aggravée du détenteur. Celle-ci repose notamment sur l'idée que la personne qui tire profit ou agrément du véhicule, de façon permanente et prépondérante, doit assumer le risque que crée l'emploi de ce véhicule.

Rien ne saurait remettre en cause ce régime pour des véhicules équipés d'assistance à la conduite (par exemple un régulateur de vitesse). Dans ce cas en effet, on admet que le conducteur conserve un contrôle sur son véhicule et qu'il peut désactiver en tout temps le système d'autopilotage. Il est vrai que le défaut de celui-ci peut causer un dommage, sans que le conducteur n'ait le temps d'intervenir. Le détenteur doit toutefois répondre du défaut affectant son véhicule, indépendamment de tout manque de diligence de sa part, quitte à ce qu'il se retourne ensuite contre le fabricant du système défectueux.

On pourrait très bien soutenir qu'il en va de même pour les véhicules entièrement autonomes. Le détenteur du véhicule resterait celui qui décide de

¹⁴ WERRO/PALMER/HAHN, 405 ss.

l'usage du véhicule et qui en tire profit. Le risque de l'accident resterait lié à l'emploi du véhicule et au danger que présentent la vitesse et le poids du véhicule combinés. On pourrait cependant considérer que l'idée qui a poussé le législateur dans son choix de responsabilité objective aggravée réside aussi dans le fait que les dangers de l'emploi d'un véhicule automobile sont liés à **la conduite humaine** et que les accidents de la circulation routière se produisent parce que la diligence des conducteurs n'empêche pas ces derniers de commettre des erreurs¹⁵.

Dès lors que l'emploi du véhicule ne reposerait plus sur la conduite humaine, mais sur **le défaut de programmation d'un ordinateur**, la situation ne serait ainsi plus la même. En effet, là où les utilisateurs n'auront qu'à indiquer une destination pour que les fonctions de pilotage se mettent automatiquement en marche, le risque d'accidents automobiles ne résidera plus dans une erreur humaine, mais dans le défaut affectant la programmation du véhicule. Dans cette dernière hypothèse, on pourrait considérer que l'activité dangereuse repose dès lors non pas dans la conduite, mais dans le pilotage informatisé d'un véhicule automatisé et que c'est à celui qui opère ce pilotage de répondre du risque inhérent à celle-ci (cf. *infra* I.B.2.).

Les constructeurs de logiciels de navigation et autres opérateurs externes auront probablement un avis différent. Ils feront ainsi valoir que le conducteur peut toujours reprendre la maîtrise de son véhicule en désactivant la fonction de pilotage automatique et que ce fait suffit à exclure leur responsabilité fondée sur le risque. Cette objection peine toutefois à convaincre. En effet, l'automatisation du véhicule est censée libérer le conducteur des contraintes de la conduite. On ne saurait dès lors dans le même temps exiger de ce dernier qu'il se tienne prêt à corriger instantanément les conséquences d'éventuelles erreurs du logiciel de navigation. Le fait que le véhicule conserve ou non un volant et des pédales ne devrait à cet égard pas faire illusion.

On pourrait donc retenir qu'en raison du risque que génère son activité, l'opérateur professionnel d'un système de conduite à distance doit répondre de manière aggravée de tout dommage qui résulte de l'exploitation de ce système. Il devrait donc répondre indépendamment de tout manque de diligence de sa part. L'exploitation d'un système de conduite à distance devrait également être subordonnée à la conclusion d'une assurance RC couvrant les dommages causés par l'ensemble des véhicules qu'il contrôle. Quant au détenteur, sa responsabilité serait engagée aux côtés de celle de l'opérateur en cas de faute au sens de l'art. 41 CO uniquement.

¹⁵ Cp. art. 50 du projet de révision et d'unification du droit de la responsabilité civile de WIDMER/WESSNER, 134 ss.

Cette solution nécessiterait toutefois **une modification des art. 58 ss LCR**. Dans le principe, il s'agirait de redéfinir le fondement et le sujet de la responsabilité. Le premier ne résiderait plus dans le risque inhérent au seul emploi d'un véhicule automobile, mais surtout dans celui inhérent au pilotage à distance d'un tel véhicule. Quant au sujet de la responsabilité, il ne serait plus le détenteur du véhicule automobile, mais l'exploitant du système de pilotage à distance.

B. Les producteurs dans la LRFP

Quoi qu'il en soit du régime de responsabilité approprié pour les véhicules complètement autonomes, les constructeurs automobiles proposent, on l'a dit, des véhicules aux fonctionnalités censées faciliter la vie de l'automobiliste, en particulier diverses aides à la conduite (aide au stationnement, système de détection d'angles morts, régulateur de vitesse, etc.). Toujours plus nombreuses, ces aides visent à offrir plus de sécurité en réduisant ou en supprimant le risque d'erreur humaine dans la conduite automobile. Toutefois, elles ne sont elles-mêmes pas à l'abri d'un défaut pouvant entraîner un accident. Ainsi, Google Car a récemment reconnu qu'une de ses voitures intelligentes était en partie à l'origine d'un accrochage sur une route de Californie¹⁶. Dans une telle situation, la responsabilité du fabricant du système d'aide à l'origine de l'accident entre aussi clairement en ligne de compte.

Le souci de mieux protéger les victimes et de faire assumer aux fabricants le prix des accidents résultant de produits défectueux a conduit le législateur suisse à reprendre la directive européenne qui existe en cette matière et à instituer une responsabilité du producteur fondée sur le seul défaut ; avec *Swisslex*, il a adopté la LRFP¹⁷, qui est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1994 ; cette loi s'applique à côté ou à la place du droit commun de la responsabilité civile (art. 55 CO) et du droit de la vente (art. 197 ss CO)¹⁸. Les développements qui suivent ont successivement pour objet le rappel du système de la LRFP (1.) et l'analyse de l'application qu'on peut en faire au regard de l'évolution technologique du monde automobile (2.).

1. Le système de la LRFP

La LRFP institue une responsabilité du producteur fondée sur le **défaut du produit**. Le défaut se définit comme le manque de sécurité à laquelle on peut

¹⁶ Le Monde.fr, *Pour la première fois, une Google Car responsable d'un petit accident*, article paru le 01.03.2016.

¹⁷ RS 221.112.944.

¹⁸ Sur la relation entre le droit commun et la LRFP, cf. WERRO, n. 525 ss et 693 ss.

légitimement s'attendre compte tenu des circonstances (art. 4 al. 1 LRFP)¹⁹. Ces circonstances sont appréciées de manière concrète, mais non subjective. En ce sens, le défaut est une notion normative²⁰ : son appréciation est fondée sur les expectatives légitimes ou raisonnables de l'utilisateur moyen, et non sur celles de la victime ou d'un consommateur déterminé²¹. En principe, le législateur a voulu exclure toute référence à la faute ou au manque de diligence du producteur²². Seul importe le résultat, à savoir le produit défectueux. Cette solution profite à la victime, qui n'a pas à prouver un manque de diligence du producteur, du moins en cas de défaut de fabrication. La situation est moins évidente pour les défauts de conception dont l'appréciation implique nécessairement l'analyse d'une conception alternative (techniquement et économiquement) possible²³. Les défauts de présentation reposent aussi sur l'appréciation de la qualité de l'information donnée et donc des choix faits en cette matière par le producteur²⁴.

Le sujet de la responsabilité est **le producteur**. Celui-ci doit être le fabricant d'un produit fini, le producteur d'une matière première ou le fabricant d'une partie composante (art. 2 al. 1 lit. a LRFP). Par conséquent, peu importe que le constructeur du système d'aide à la conduite soit ou non le constructeur du véhicule dans lequel sa technologie est intégrée²⁵. On peut avoir deux producteurs distincts : le fabricant du système d'aide à la conduite et le fabricant du véhicule. Dans ce cas, le second ne peut pas échapper à sa responsabilité en faisant valoir que le défaut de son produit est dû à la défectuosité d'une partie composante provenant du premier²⁶. En revanche, le fabricant d'une partie composante peut échapper à sa responsabilité s'il prouve « que le défaut est imputable à la conception du produit dans lequel la matière première ou la partie composante est incorporée, ou aux instructions données par le fabricant du produit » (art. 5 al. 2 LRFP).

Lorsque le produit a été importé de l'étranger, la victime peut également se retourner contre **l'importateur** (art. 2 al. 1 lit. c LRFP) ; elle n'est ainsi pas obligée de rechercher le producteur étranger²⁷. Est un importateur au sens de l'art. 2 al. 1 lit. c LRFP « toute personne qui importe un produit en vue de la

¹⁹ WERRO, n. 582.

²⁰ ATF 133 III 81, cons. 3.1.

²¹ ATF 137 III 226, cons. 3.2 ; ATF 133 III 81, cons. 3.1 ; WERRO, n. 582 ; ID., Responsabilité produits, 32.

²² WERRO, n. 584 ; ID., Responsabilité produits, 32 ; FELLMANN/KOTTMANN, n. 1079.

²³ WERRO, n. 608 ss.

²⁴ WERRO, n. 586 ; MÜLLER, n. 448.

²⁵ WERRO, n. 556.

²⁶ CHRISTEN, 22 et 111 ss.

²⁷ HESS, ad art. 1 n. 27.

vente, de la location, du crédit-bail ou de toute autre forme de distribution dans le cadre de son activité commerciale ». Enfin, la LRFP prévoit une responsabilité subsidiaire du fournisseur qui n'indique pas au lésé l'identité du producteur, de la personne qui lui a livré le produit ou de l'importateur (art. 2 al. 2 et 3 LRFP). Par fournisseur, on entend chaque personne qui distribue un produit sans en être le producteur.

L'application de la LRFP suppose que le défaut affecte **un produit**. La notion de produit englobe, en principe, toute chose mobilière. La LRFP ne définissant pas cette notion, il convient de se référer à celle de chose mobilière des droits réels (art. 713 CC). A cet égard, il ne fait nul doute qu'un système d'assistance à la conduite est un produit lorsque la technologie se matérialise par exemple dans une boîte à changement de rapport automatique. Dans ce cas, la technologie, même intégrée dans le véhicule, conserve néanmoins sa qualité de produit (art. 3 al. 1 lit. a LRFP). En revanche, la question est controversée de savoir si **les logiciels**, en tant que tels, sont des produits²⁸. A notre avis, il faut l'admettre, et cela, quel que soit le type de logiciels en cause (standards ou sur mesure). Peu importe que le logiciel soit téléchargé ou remis sur un support matériel : la LRFP s'applique dans tous les cas. Sous réserve de la modification de la LCR évoquée (*supra* A. 2. *in fine*), l'opérateur professionnel (Google ou Swisscom) qui commercialise un logiciel de conduite à distance est donc un producteur au sens de l'art. 2 al. 1 lit. a LRFP.

Il appartient au lésé d'apporter **la preuve du défaut** (art. 8 CC). En revanche, il n'a pas à prouver la cause de celui-ci, mais uniquement que le produit ne présentait pas le degré de sécurité que le consommateur moyen pouvait légitimement attendre²⁹. Lorsque le lésé parvient à établir le défaut, le producteur peut se libérer de sa responsabilité en faisant valoir l'un **des motifs d'exonération** énumérés à l'art. 5 al. 1 LRFP. Parmi ceux-ci figurent les « risques de développement » (lit. e). On entend par là les risques imprévisibles, non identifiables lors de la mise en circulation du produit compte tenu de l'état objectif des connaissances scientifiques et techniques. *A priori*, ce motif d'exclusion pourrait être pertinent dans le domaine de l'automobile en pleine mutation technologique. A y regarder de plus près cependant, il ne semble pas qu'il puisse permettre au constructeur d'une voiture intelligente de se libérer de sa responsabilité. En effet, les risques liés à la commercialisation de telles voitures sont connus. Par ailleurs, des accidents récents impliquant des voitures autonomes ont apparemment révélé que la technologie n'était pas encore fiable. Dans ce contexte, on ne saurait admettre qu'un producteur échappe à sa responsabilité en invoquant un risque de développement.

²⁸ HONSELL/ISENRING/KESSLER, §21 n. 30.

²⁹ ATF 133 III 81, cons. 3.3 et 4 ; cf. ég. WERRO, Défaut du produit, 257 ss.

Dans certains cas, le constructeur d'une partie composante pourra se libérer en prouvant que « le défaut est imputable à la conception du produit dans lequel la matière première ou la partie composante est incorporée, ou aux instructions données par le fabricant du produit » (art. 5 al. 2 LRFP). A défaut d'une telle preuve, il y aura une responsabilité à la fois du producteur de la partie composante (le fabricant du système d'assistance à la conduite) et de celui qui a procédé à l'incorporation dans le produit d'ensemble (le constructeur du véhicule), soit le fabricant du produit fini. La loi se fonde à cet égard sur une présomption que le défaut du produit fini trouve sa source dans la partie composante ou dans la matière première. Le fabricant de la matière première ou d'une partie composante doit donc établir que l'origine du dommage se trouve ailleurs, c'est-à-dire dans la conception du produit d'ensemble ou dans les instructions données par le producteur de ce produit³⁰.

Lorsque la responsabilité du producteur est engagée, celle-ci couvre le **dommage corporel** causé par le produit défectueux. La LRFP protège l'intégrité corporelle de toute personne ; il importe peu que celle-ci soit l'acquéreur ou l'utilisateur du produit, ou encore un « *innocent bystander* ». En matière de dommage corporel, il est également indifférent que le produit fasse l'objet d'une utilisation dans une activité privée ou professionnelle³¹. Il en va autrement pour le **dommage matériel**. Selon la LRFP, le producteur ne répond de ce dommage que lorsque le défaut endommage une chose habituellement destinée à l'usage ou à la consommation privés et qu'elle a été principalement utilisée à des fins privées par la victime (cf. art. 1 al. 1 lit. b LRFP)³². Calquée sur la directive européenne, la LRFP vise donc uniquement à protéger les intérêts des consommateurs, et non ceux des utilisateurs commerciaux ou professionnels, ces derniers étant renvoyés au droit commun³³. La LRFP prévoit une autre restriction inspirée par la directive. Elle retient que le dommage matériel doit être supporté par la victime jusqu'à concurrence d'une franchise de 900 frs (cf. art. 6 LRFP). A noter que la LRFP ne couvre que les dommages consécutifs au défaut, et non les dommages causés au produit défectueux lui-même (cf. art. 1 al. 2 LRFP)³⁴.

³⁰ WERRO, n. 665 ss.

³¹ WERRO, n. 548 ss.

³² WERRO, n. 539 ss.

³³ ATF 137 III 226, cons. 2 et les réf. au droit européen ; pour un commentaire de l'affaire C-285/08, *Moteurs Leroy Somer c. Dalkia France et Ace Europe*, cf. WERRO/HURNI, 210 ss.

³⁴ OFTINGER/STARK II/1, §16 n. 392.

2. *Une appréciation*

La responsabilité du fabricant sanctionnera les défauts des systèmes d'assistance, en application de la LRFP et/ou du droit commun, selon que leur application concurrente est permise ou non. Le régime en place permet de rechercher les fabricants de produits intégrés dans les véhicules comme ceux qui conçoivent des logiciels³⁵.

Pour les systèmes d'autopilotage des véhicules complètement autonomes, on pourrait, comme on l'a suggéré plus haut, remettre en cause le rôle du détenteur du véhicule dans la mise en œuvre de la responsabilité civile. Dès lors que le risque lié à l'emploi d'un véhicule ne reposerait plus sur l'erreur humaine de conduite, mais sur celui du dysfonctionnement d'un programme électronique, on pourrait transférer le risque de l'emploi d'un véhicule du détenteur du véhicule à l'exploitant du système d'autopilotage (cf. *supra* I.A.2.).

La solution ne serait pas différente quand l'exploitant du système de pilotage est dans le même temps celui qui l'a fabriqué. En cas de défaut du logiciel utilisé, la victime pourrait engager la responsabilité de l'exploitant sur la base de la LCR modifiée, et non plus sur la base de la LRFP, avec la charge de la preuve du défaut.

C. **Le vendeur et la garantie contractuelle pour les défauts**

Le défaut d'un véhicule peut aussi engager la responsabilité du vendeur en application des règles sur la garantie pour les défauts prévues dans le contrat de vente (cf. art. 197 ss CO). Il est superflu de rappeler ici la teneur de ces règles. Il convient en revanche de présenter la relation qui existe entre cette responsabilité contractuelle du vendeur et la responsabilité délictuelle du producteur (du véhicule et/ou du logiciel de conduite). Les développements qui suivent ont ainsi pour objet l'étendue du concours entre ces deux responsabilités (1.) et la portée qu'on doit donner aux limites qui en résultent (2.).

1. *Le concours de responsabilités et ses limites*

En vertu du contrat, le vendeur répond en principe vis-à-vis de l'acheteur du défaut de la chose vendue. Le défaut de la chose vendue (art. 197 CO) se distingue en principe de celui de la LRFP (art. 4 LRFP). Alors que le premier concerne les qualités promises ou attendues au regard du contrat, le second se rapporte à l'absence de la sécurité à laquelle on est légitimement en droit de s'attendre. Dans la vente, le défaut est subjectif et dépend ainsi de la défini-

³⁵ Pour plus de détails, cf. WERRO, n. 665 ss.

tion de l'objet du contrat ; dans la LRFP, il est objectif et dépend des circonstances concrètes du cas. A l'évidence, les deux notions se confondront cependant dans tous les cas dans lesquels la qualité de l'objet n'a pas été négociée³⁶. Ici, comme en dehors du contrat, le défaut consistera dans l'absence d'une sécurité objectivement requise.

Lorsque le défaut de la chose vendue est aussi un défaut au sens de la LRFP, on devrait admettre en principe, comme on le fait de manière générale, l'application concurrente des deux régimes (délictuel et contractuel). Cette application se heurte toutefois au fait que la LRFP, telle qu'on doit l'interpréter au regard de la jurisprudence de la CJUE, interdit ce concours là où la responsabilité du vendeur repose comme celle du fabricant sur le seul défaut de la chose vendue³⁷. Or, le droit suisse de la vente prévoit une responsabilité causale du vendeur, fondée sur le seul défaut de la chose (art. 208 al. 2 CO)³⁸. La LRFP prévoit, quant à elle, une autre solution : **cette responsabilité sans faute du vendeur** ne peut être que **subsidaire** à celle du producteur (cf. art. 2 al. 2 LRFP).

La responsabilité primaire du vendeur ne reste donc engagée que si l'acheteur peut fonder son action sur un autre fondement, notamment la faute du vendeur. Il ressort des travaux préparatoires de la directive que législateur européen a voulu canaliser les actions des victimes de produits défectueux contre les producteurs au profit des vendeurs, notamment pour éviter une possible augmentation des prix résultant de la multiplication des primes d'assurance à laquelle on assisterait si ces derniers étaient placés sur le même plan que les premiers³⁹. Dans sa jurisprudence, la Cour fait aussi valoir le besoin d'harmonisation voulu par le législateur européen, en soulignant que la directive n'a pas seulement pour but de mieux protéger les consommateurs, mais également d'éviter les distorsions de concurrence qui pourraient résulter de la disparité des régimes de responsabilité imposés aux entreprises européennes⁴⁰.

³⁶ Cf. ég. ROBERTO, n. 385 ; HONSELL/ISENRING/KESSLER, §21 n. 2.

³⁷ Selon la Cour en effet, l'art. 13 s'oppose à tout régime de responsabilité civile qui garantirait au lésé une protection allant au-delà de celle de la directive, y compris pour instaurer un régime de responsabilité plus favorable aux consommateurs : CJCE, aff. C-402/03, *Skov Aeg c. Bilka Lavprisvarehus A/S et Bilka Lavprisvarehus A/S c. Jette Mikkelsen et Michael Due Nielsen*, 10 janvier 2006, Rec. 2006 I-199.

³⁸ Sur la notion de dommage direct, cf. ATF 133 III 257, SJ 2007 I 461, cons. 2 ; WERRO, La vente dans la jurisprudence récente, 5 s.

³⁹ Cf. WERRO, La jurisprudence de la CJUE, 478 ss.

⁴⁰ CJCE, aff. C-52/00, *Commission c. France*, 25 avril 2002, Rec. 2002 I-3827, pts 2, 17 ; à ce sujet, cf. WERRO, La jurisprudence de la CJUE, 481.

2. *Une appréciation*

Reprise d'une directive communautaire, la LRFP appelle en principe une interprétation conforme à la jurisprudence de la CJUE⁴¹. En application de cette jurisprudence, le Tribunal fédéral sera donc amené à exclure l'action causale de l'acheteur contre le vendeur de l'art. 208 al. 2 CO, lorsque le dommage subi résulte du défaut d'un produit au sens de la LRFP.

Retenir le contraire reviendrait à faire fi de la responsabilité subsidiaire prévue par la LRFP et à ignorer qu'en application de la jurisprudence de la CJUE, l'application du droit de la directive exclut celle de tout autre régime national de responsabilité contractuelle ou extracontractuelle lorsque celui-ci n'est pas fondé sur la faute (ou un acte qui lui est assimilable). Par conséquent, seul le droit de la directive repris par la Suisse détermine si et dans quelles limites une responsabilité causale est possible.

Alors que de nombreux auteurs considéraient que la LRFP n'aurait qu'une application marginale, la jurisprudence de la CJUE remet en question ce point de vue et confère au contraire, dans son champ d'application, un caractère exclusif au régime de responsabilité prévu par la directive et, partant, par la LRFP.

II. **La solidarité entre les responsables et ses conséquences**

Un accident de la circulation implique le plus souvent une pluralité de responsables. Les détenteurs des véhicules impliqués (art. 58, 60 LCR) et leurs assureurs RC (art. 65 al. 1 LCR) répondent des dommages causés en application de la LCR, comme d'autres personnes impliquées à des titres divers, que ce soit comme vendeur, propriétaire d'ouvrage ou de producteur en application du droit commun ou de lois spéciales (LRFP). Il n'en va pas différemment lorsque l'accident trouve sa cause dans un défaut du système d'assistance ou de pilotage.

Lorsque plusieurs personnes sont responsables d'un même dommage, tant la LCR (art. 60 al. 1 et 61 al. 3) que la LRFP (art. 7) prévoient que ceux-ci répondent solidairement du dommage. A cet égard, on distingue les rapports (externes) entre le lésé et les responsables et les rapports (internes) entre les coresponsables eux-mêmes. **Dans les rapports externes**, le lésé peut donc rechercher le ou les responsable(s) de son choix et réclamer à celui-ci ou à ceux-ci tout ou partie de son dommage (art. 144 CO). En vertu de l'art. 147 al. 1 CO toutefois, le paiement de l'un des débiteurs libère automatiquement les autres, de sorte que le lésé ne peut obtenir qu'une seule fois la prestation.

⁴¹ Sur cette question, cf. WERRO, La jurisprudence de la CJUE, 475.

Dans les rapports internes, la dette doit en principe se répartir entre tous les responsables impliqués. Une étude approfondie des règles de la solidarité dépasserait clairement le cadre utile de la présente contribution. L'analyse portera dès lors seulement sur le rappel du système en matière de LCR (A.) et en matière de LRFP (B.).

A. La solidarité dans la LCR

La LCR institue la solidarité des responsables dans deux hypothèses : premièrement, lorsqu'un ou plusieurs détenteurs d'un véhicule automobile sont coresponsables avec d'autres personnes, détentrices ou non, du préjudice subi par un *tiers* (non-détenteur) (art. 60 al. 1 LCR) et, secondement, lorsque plusieurs détenteurs répondent du dommage subi par un autre *détenteur* (art. 61 al. 3 LCR). Dans les deux cas, il faut qu'on soit en présence de la responsabilité d'un détenteur de véhicule automobile au moins, à défaut de quoi la LCR ne s'appliquerait évidemment pas.

Dans les rapports internes, la répartition de la dette entre les coresponsables s'opère conformément aux règles établies par les art. 60 al. 2 et 61 al. 1 et 2 LCR ; celles-ci prescrivent en principe une pondération de toutes les circonstances et notamment des fautes et des risques inhérents à l'emploi du véhicule (cf. toutefois la règle de l'art. 61 al. 2 LCR applicable en cas de dommages matériels).

Le fait que des véhicules soient munis de système d'assistance ne devrait rien changer à la situation en cette matière. Dans le prolongement de la solution proposée plus haut, il en irait différemment pour les véhicules entièrement autonomes. Pour ceux-ci, on devrait transférer le risque du détenteur à l'opérateur externe qui prend en charge la conduite de la voiture et, donc, modifier la loi dans ce sens. Il s'ensuit que, pour la répartition du poids de la réparation dans les rapports internes, on devrait se fonder non plus sur les risques inhérents à l'emploi du véhicule, mais sur les risques liés au pilotage électronique d'un véhicule automobile à distance.

Par ailleurs, la pondération de toutes les circonstances impliquerait de prendre en considération non seulement le risque lié à l'activité de l'opérateur externe, mais également l'existence d'éventuels défauts affectant le véhicule ainsi que les fautes des différents responsables. L'ordre des recours de l'art. 51 al. 2 CO ne s'appliquant pas à la solidarité de la LCR, le juge disposerait, comme aujourd'hui, d'un large pouvoir d'appréciation en cette matière.

B. La solidarité dans la LRFP

En vertu de l'art. 7 LRFP, lorsque plusieurs personnes répondent d'un dommage causé par un produit défectueux, elles sont solidairement responsables. Pour ce qui nous intéresse ici, le fabricant d'une assistance à la conduite défectueuse, qui est incorporée dans un véhicule, et le fabricant du véhicule répondront ainsi ensemble envers le lésé.

Alors que l'art. 5 de la directive européenne sur la responsabilité du fait des produits défectueux limite la responsabilité solidaire aux personnes qui répondent sur la base de la directive, la LRFP ne prévoit aucune limitation à cet égard. La solidarité prévue par l'art. 7 LRFP s'étend dès lors à tous ceux qui répondent d'un même préjudice, quel que soit le fondement de leur responsabilité. Pour qu'il y ait responsabilité solidaire entre les différents responsables, il suffit que le préjudice ait été causé par le défaut du produit.

L'art. 7 LRFP ne concerne toutefois que **les rapports externes**. La LRFP ne contient pas de règle spéciale relative aux rapports internes. On appliquera donc en principe les règles générales pour déterminer si et dans quelle mesure un producteur peut recourir contre un autre responsable – et vice versa. En vertu de la hiérarchie établie par l'art. 51 al. 2 CO, applicable en l'absence de faute commune, l'exploitant du système de pilotage qui répondrait du risque inhérent à son activité et le fabricant qui répondrait d'un défaut se retrouveraient en troisième ligne et pourraient donc se retourner contre tout autre responsable. En revanche, le détenteur, dont la responsabilité serait désormais conditionnée à l'existence d'une faute au sens de l'art. 41 CO, ferait partie de la première ligne et ne pourrait donc pas agir contre les responsables des deux autres lignes. Quant au vendeur, comme responsable contractuel, il resterait placé en deuxième ligne et ne pourrait donc pas agir contre les responsables de troisième ligne⁴².

A l'intérieure d'une même ligne, le juge appréciera l'étendue du droit de recours. En notre matière, lorsqu'un véhicule est équipé d'une aide au pilotage fabriquée par un tiers, le fabricant du véhicule automobile ne pourra pas échapper à sa responsabilité vis-à-vis du lésé, on l'a dit, en faisant valoir que la défectuosité du véhicule est dû au défaut du système d'autopilotage. En revanche, il devra en principe pouvoir se retourner contre le fabricant de l'aide au pilotage pour l'ensemble du préjudice.

⁴² Pour une critique du système consacré des lignes, cf. WERRO, n. 1662 ss ; cf. ég. TOLOU, 144 s.

Conclusion

La commercialisation envisagée de voitures assistées n'appelle *a priori* pas de révision du régime de responsabilité civile mis en place par la LCR. Dans ce cas, la victime d'un accident conserve le droit de s'en prendre aux détenteurs des véhicules impliqués et à leurs assureurs. La responsabilité des fabricants des systèmes d'assistance ou même de pilotage à distance, ajoutée à celle du détenteur et éventuellement à celle du vendeur, contribuera toutefois sans doute à transformer la réalité et l'importance des recours dans les rapports internes.

Pour les véhicules complètement autonomes, on pourrait cependant envisager la modification des règles existantes. En effet, si on admet que la réalisation du risque lié à l'emploi d'un véhicule automobile ne repose plus sur la conduite humaine de celui-ci, mais sur le pilotage à distance assuré par un ordinateur, il se justifierait peut-être qu'une responsabilité objective aggravée de l'exploitant de ce système remplace celle du détenteur du véhicule (art. 58 ss LCR). Ce réaménagement entraînerait notamment aussi la modification de la règle relative à la rencontre des responsabilités (art. 61 LCR). Quant au détenteur du véhicule automobile, il ne répondrait plus qu'en cas de faute. Dans les rapports internes entre les divers responsables, on devrait revoir la répartition du poids de la réparation en conséquence (art. 60 LCR). Le nouveau sujet de la responsabilité de la LCR devrait pouvoir se retourner contre tous les responsables impliqués.