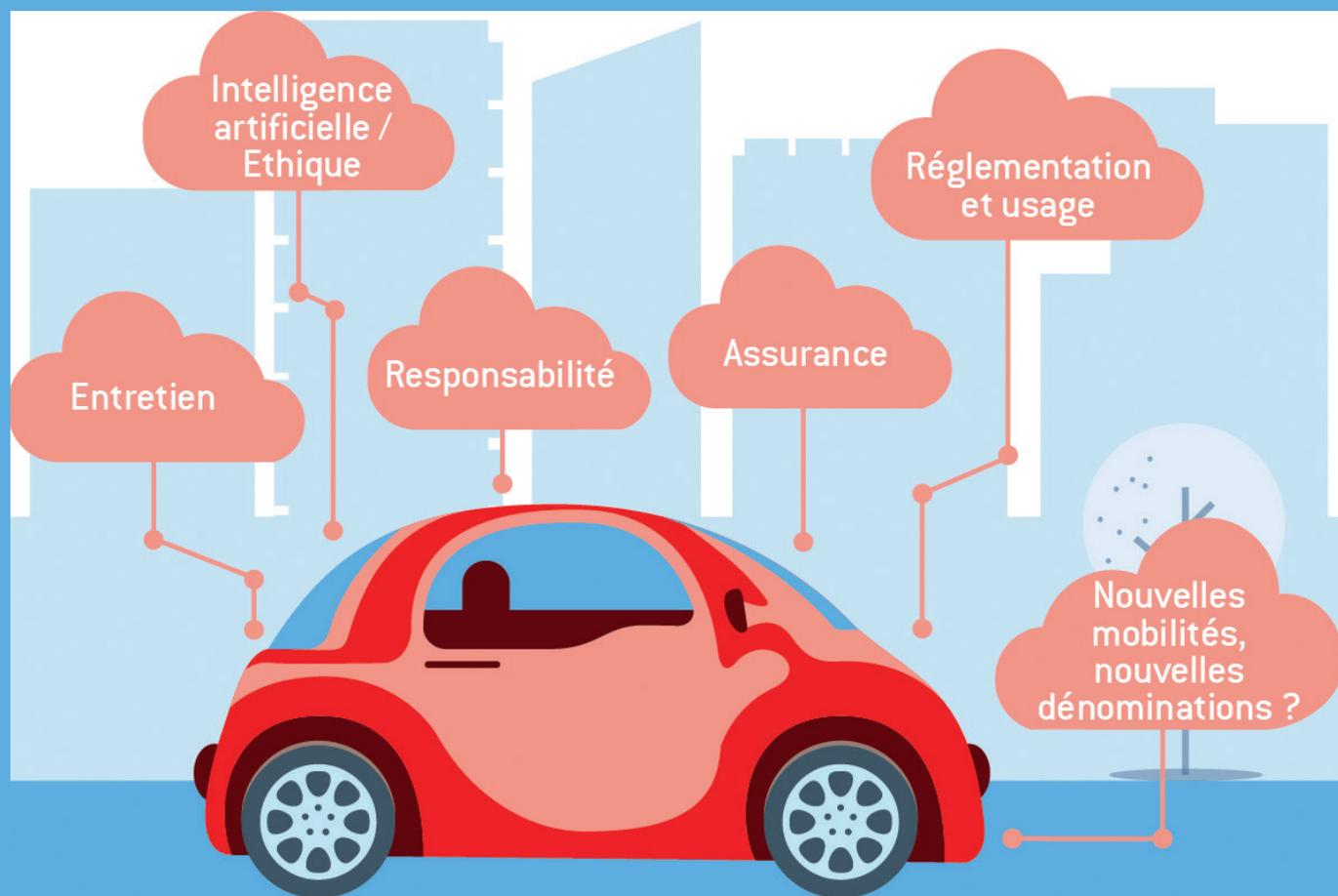


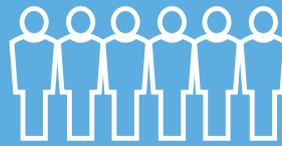
Consultation sur le véhicule autonome

LA VISION DU CONSOMMATEUR





6 mois de consultation
(juin - décembre 2019)



+ de 1 000 participants

Les principaux enseignements, les leviers de l'acceptabilité par le consommateur

Une perspective qui n'effraie pas le consommateur à condition de quelques garde-fous

Un besoin d'être (r)assuré et couvert par des garanties d'assurance

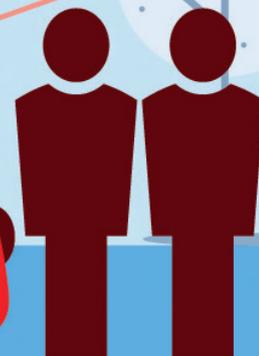
Un besoin de contrôle de l'utilisateur notamment sur les données de son véhicule

Un attachement à la notion de conduite qui peut être déléguée ou pas

Un attachement fort aux principes de responsabilité

Un besoin de normes et d'éthique

Un attachement à la notion de conducteur et aux règles qui lui sont appliquées (permis de conduire, âge minimal...)



CONSULTATION SUR LE VÉHICULE AUTONOME : LA VISION DU CONSOMMATEUR

51,2% des personnes interrogées
pensent que **L'UTILISATEUR** d'un véhicule autonome doit encore être considéré comme un « **CONDUCTEUR** »

68% des personnes interrogées
pensent que l'usage d'un véhicule autonome **SANS DÉTENIR UN PERMIS DE CONDUIRE** n'est pas envisageable

53,6% des personnes interrogées
estiment que **L'USAGER** d'un véhicule autonome doit être âgé **D'AU MOINS 18 ANS**

76,9% des personnes interrogées
pensent qu'une **PERSONNE** devrait être **DÉSIGNÉE** à bord avant le démarrage du véhicule **POUR LE REPRENDRE EN MAIN** s'il ne peut plus circuler en mode autonome

83,9% des personnes interrogées
estiment que la responsabilité d'un « **PASSAGER RESPONSABLE** » pourrait être engagée **EN CAS D'ACCIDENT**

97,9% des personnes interrogées
pensent que le principe d'une **ASSURANCE OBLIGATOIRE** par l'usager en charge du véhicule autonome (niveau 3, partiellement autonome) devrait être conservé

18,6% *seulement* des personnes interrogées
envisagent que les constructeurs puissent **IMPOSER** à l'usager **L'ENVOI AUTOMATIQUE DES DONNÉES** du véhicule autonome

84% des personnes interrogées
demandent que les véhicules qui circulent en **MODE AUTONOME** soient **IDENTIFIÉS**

88,7% des personnes interrogées
sont favorables à l'installation d'un **ENREGISTREUR DE DONNÉES** (boîte noire) pour déterminer qui manœuvrait en cas d'accident (l'usager ou l'intelligence artificielle)

50,7% des personnes interrogées
pensent que l'usager ou le propriétaire devrait être tenu **INFORMÉ DE L'ÉTAT** de son véhicule avec l'obligation de **SE METTRE EN CONFORMITÉ** sous peine de sanction

89,3% des personnes interrogées
que la « **BOÎTE NOIRE** » devrait avoir une valeur probante pour **CONTESTER UNE VERBALISATION**

71,5% des personnes interrogées
ne conçoivent pas que l'usager puisse donner au véhicule autonome une **INSTRUCTION CONTRAIRE** aux règles du **CODE DE LA ROUTE**

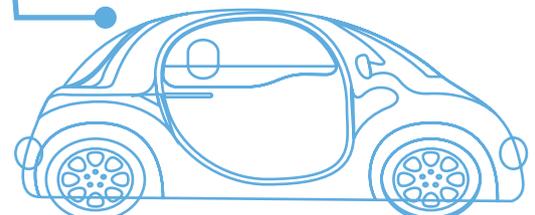
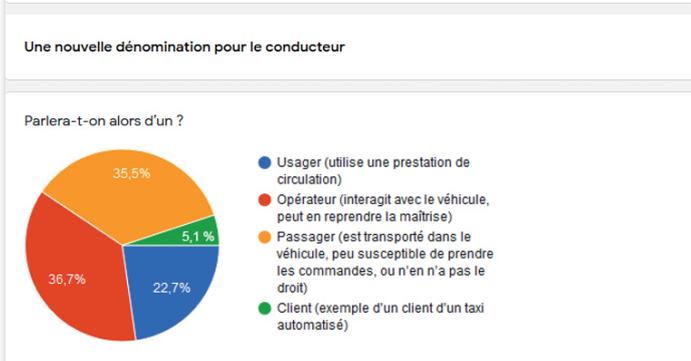
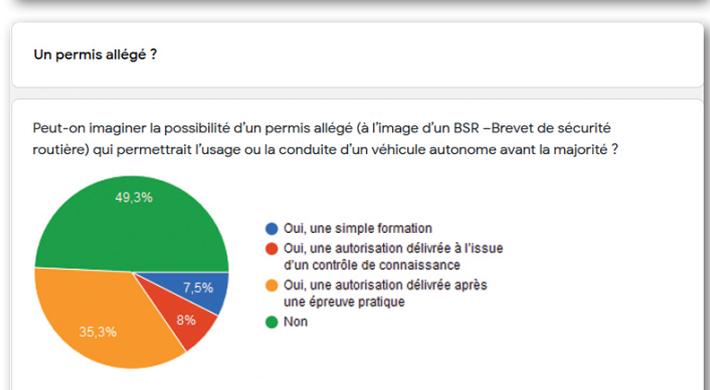
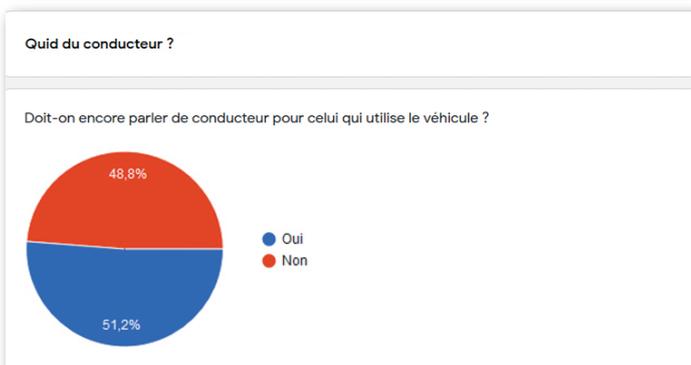
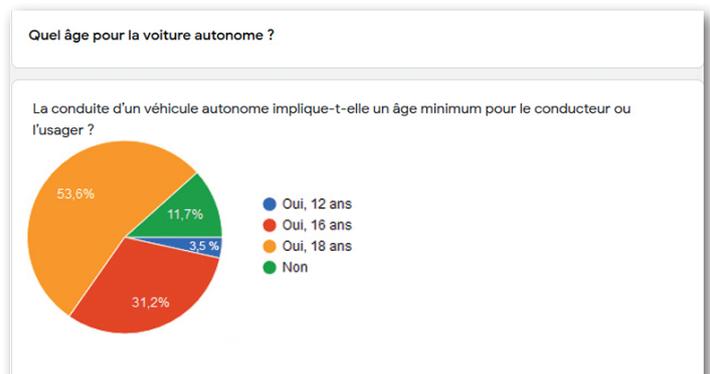
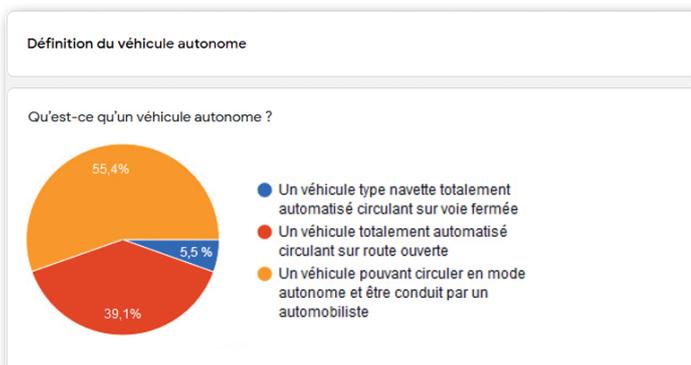
93,2% des personnes interrogées
estiment que les algorithmes doivent **PROTÉGER L'HUMAIN** avant tout, même en cas de risque de destruction du véhicule

72,7% des personnes interrogées
s'opposent à ce qu'un véhicule autonome puisse privilégier les **CHANCES DE SURVIE** d'un individu par rapport à celles d'un autre dans une **SITUATION D'URGENCE**

VÉHICULE, CONDUCTEUR, CODE DE LA ROUTE : de nouvelles définitions ?

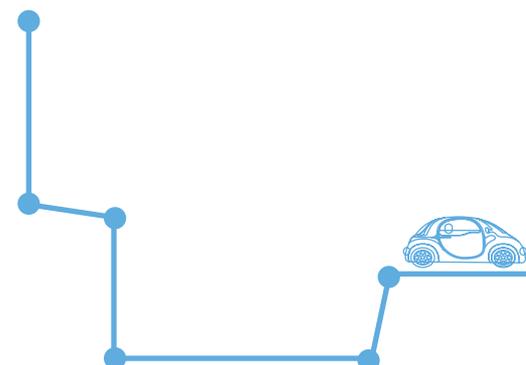
- Le véhicule autonome est majoritairement envisagé comme un véhicule pouvant circuler en mode autonome et également être conduit par un automobiliste (55,4 %).
- La délégation de conduite est perçue comme une « option » qui ne remet pas en cause le schéma classique que l'utilisateur a de l'automobile.
- 51,2 % des personnes interrogées pensent que l'utilisateur d'un véhicule autonome doit encore être considéré comme un conducteur, lequel devrait occuper le siège derrière le volant (58 %), détenir un permis de conduire (68 %) et avoir au moins 18 ans pour le conduire (53,6 %).

Autoriser la circulation d'un véhicule autonome sans passager à bord, pour livrer un colis par exemple, serait envisageable pour 48,3 % des sondés.



UN RESPONSABLE À BORD

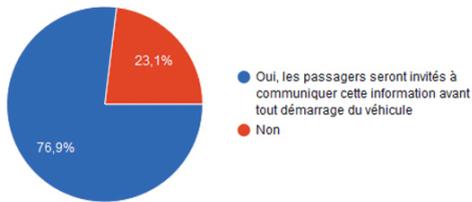
- Les usagers restent fortement attachés à la notion de responsabilité.
- Pour 76,9 % des personnes interrogées, il faudrait désigner une personne à bord avant le démarrage du véhicule pour assurer sa reprise en main en cas de désactivation du mode autonome.
- Pour le plus grand nombre des répondants, un positionnement spécifique dans le véhicule serait le moyen d'identifier ce « passager responsable ».
- Le « passager responsable » s'il doit être désigné, pourrait voir sa responsabilité engagée en cas d'accident (83,9 %) et en cas d'infraction s'il reprend les commandes (64,3 %). Le même raisonnement est envisagé si le « passager responsable » ne reprend pas les commandes malgré un message d'alerte du véhicule et si un accident survient ou si une infraction est commise (72,4 %).
- Ce « passager responsable » devrait être concerné par le permis à points si le système devait perdurer (53,5 %). C'est d'ailleurs ce « passager responsable » que les sondés envisagent majoritairement de soumettre aux règles relatives à l'alcoolémie (62,9 %) et aux stupéfiants (58,2 %).
- Pour ce qui est des règles en matière d'usage du téléphone et d'utilisation d'écrans, les citoyens considèrent qu'elles devraient continuer à s'appliquer mais uniquement en cas de reprise en main du véhicule par l'utilisateur à respectivement 50,8 % et 49,7 %.
- De fait une différence se dessine, proche du schéma actuel, entre le « passager responsable » chargé de reprendre les commandes du véhicule et le « passager classique ». Pour 64,2 % des consommateurs, ce dernier devrait d'ailleurs n'être autorisé à prendre la direction du véhicule à la place du « passager responsable » qu'en cas d'accord préalable de sa part ou encore en cas de malaise. Sa responsabilité devrait pouvoir être engagée en cas d'infraction ou d'accident (78,3 %) si ce dernier reprend les commandes sans autorisation.
- Enfin, 71,5 % des personnes interrogées ne conçoivent pas que l'utilisateur puisse donner au véhicule autonome une instruction contraire aux règles du Code de la route.



UN RESPONSABLE À BORD

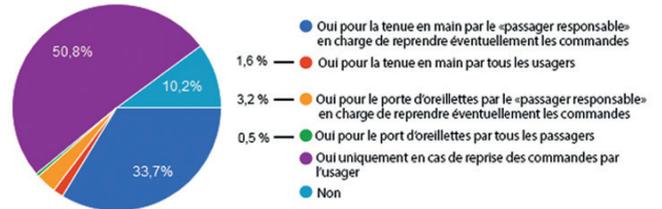
Un « passager responsable » à désigner

Une personne à bord du véhicule autonome doit-elle être désignée pour assurer la reprise en main du véhicule en cas de désactivation du mode autonome ?



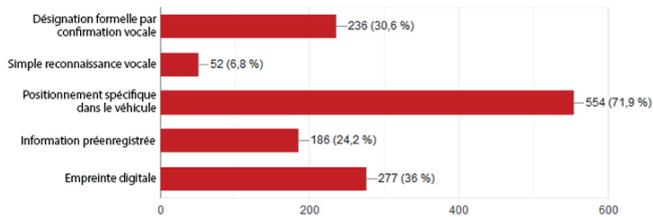
Usage du téléphone et véhicule autonome

La réglementation actuelle relative à l'usage du téléphone doit-elle être appliquée au véhicule autonome ?



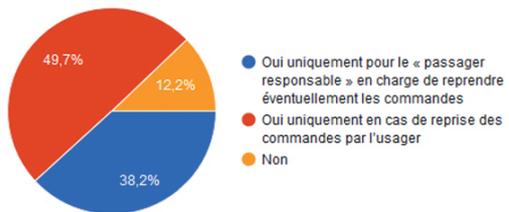
Une procédure pour identifier le passager responsable

Quelle est la procédure d'identification pour le « passager responsable » en cas de cessation du mode autonome ? (plusieurs réponses possibles)



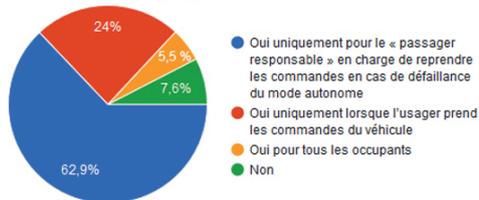
Écrans vidéo et véhicule autonome

La réglementation actuelle relative à la présence d'écrans vidéo dans le champ de vision du conducteur peut-elle être appliquée au véhicule autonome ? L'usager d'un véhicule autonome pourrait-il se voir reprocher l'utilisation d'un écran à des fins autres que celle de la conduite, de l'aide à la conduite ou de la surveillance de la circulation du véhicule ?



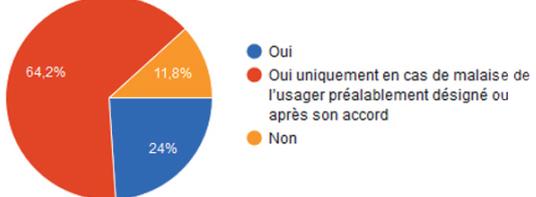
Alcool et véhicule autonome

Est-ce que la réglementation relative à la conduite sous l'empire d'un état alcoolique devrait être toujours applicable à l'utilisation d'un véhicule autonome ?



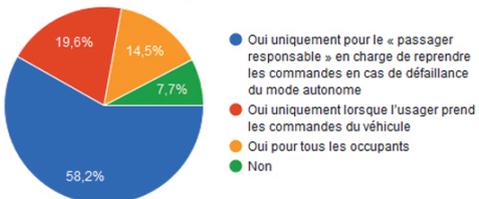
Reprise des commandes par un simple passager

En de désignation préalable obligatoire d'un « passager responsable », d'un usager en charge de reprendre les commandes, un autre passager peut-il prendre la direction du véhicule ?



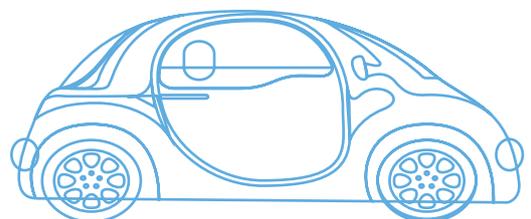
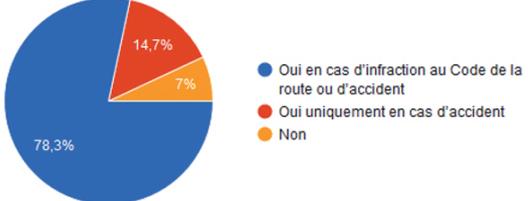
Stupéfiants et véhicule autonome

Est-ce que la réglementation relative à la conduite après usage de stupéfiants devrait être toujours applicable à l'utilisation d'un véhicule autonome ?



Responsabilités du simple usager

Un passager prenant les commandes du véhicule sans autorisation peut-il engager sa responsabilité ?

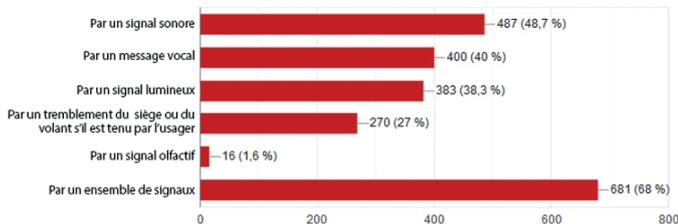


LA REPRISE DES COMMANDES PAR L'HUMAIN

- Les sondés aimeraient être prévenus de l'obligation de reprendre les commandes du véhicule par un signal qui pourrait selon eux être sonore, vocal ou lumineux, mais sont encore plus favorables à être alertés par un ensemble de signaux.
- Le délai qui devrait être laissé à l'utilisateur pour reprendre les commandes si le véhicule ne peut plus poursuivre en mode autonome varie, mais devrait être de 5 secondes pour 40 % des répondants. Ils estiment à 52,9 % que leur responsabilité ne devrait pas être retenue en cas d'accident survenant pendant ce délai.
- 50,5 % des consommateurs envisagent le principe d'une sanction de celui qui poursuivrait la circulation en mode autonome malgré les invitations à reprendre les commandes.
- La possibilité d'un dispositif d'arrêt actionnable à distance est envisagée et notamment à usage des forces de l'ordre par 44 % des participants.

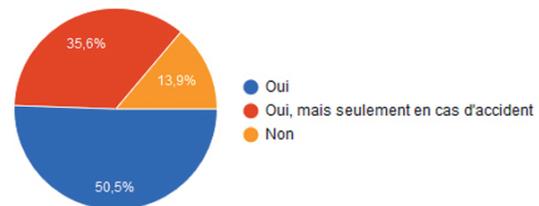
Quel signal avant l'arrêt du mode autonome ?

Comment souhaiteriez-vous être prévenu de l'arrêt du mode autonome et de l'obligation de reprendre les commandes ? (plusieurs réponses possibles)



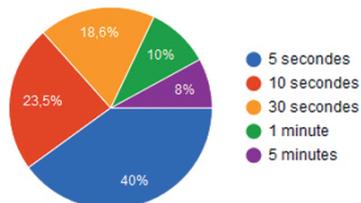
Instructions ou conseils de conduite délivrés par le véhicule autonomes

En cas de poursuite de la circulation en mode autonome malgré les invitations à reprendre les commandes, peut-on envisager une sanction du conducteur (ou de l'« usager responsable » si la réglementation en impose la désignation) ?



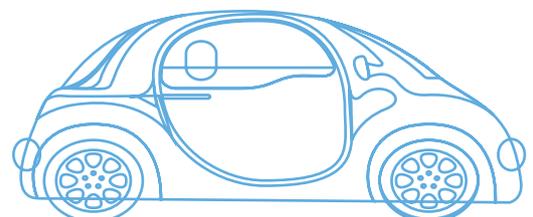
Quel délai avant l'arrêt du mode autonome ?

Dans l'hypothèse où le véhicule ne pourrait poursuivre en mode autonome (du fait des intempéries ou d'une avarie par exemple), quel délai doit-être laissé au conducteur (ou au « passager responsable ») pour la reprise des commandes du véhicule ?



Arrêt à distance du véhicule autonome

Doit-on prévoir sur tous les véhicules susceptibles de circuler en mode autonome (y compris des navettes) un dispositif d'arrêt actionnable à distance ?



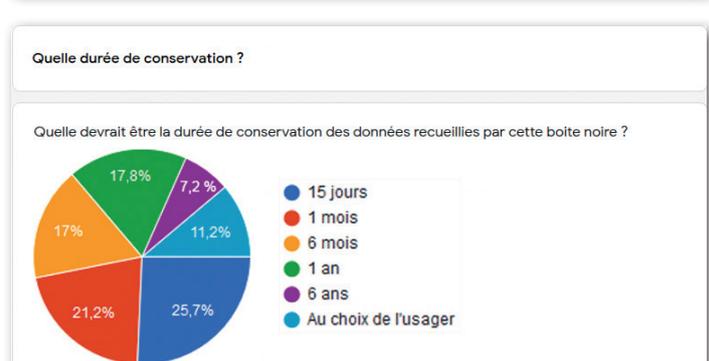
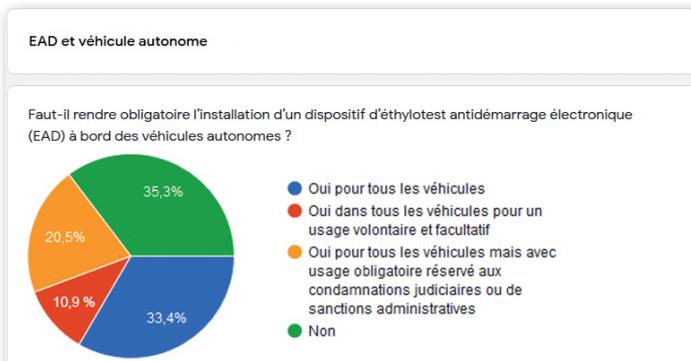
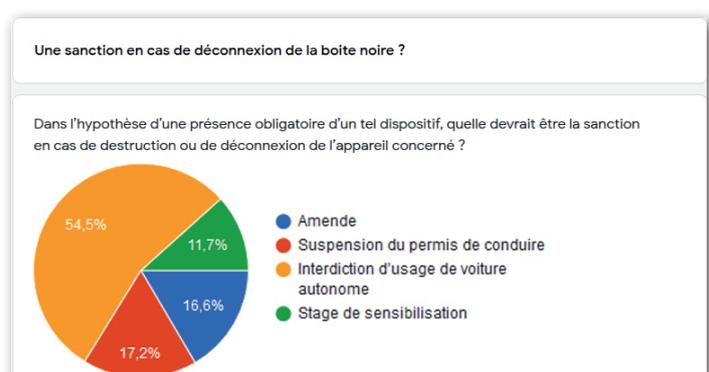
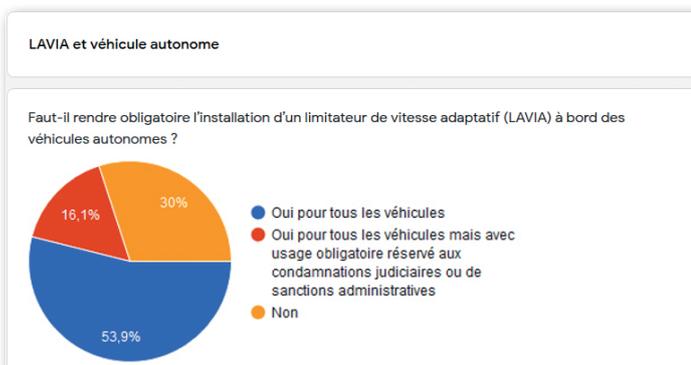
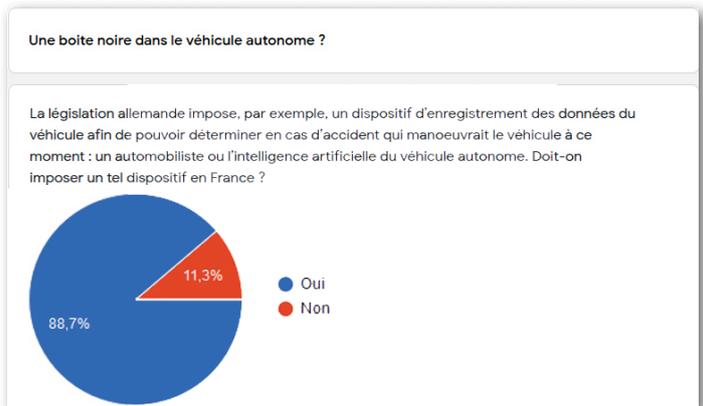
LES OUTILS À BORD DU VÉHICULE AUTONOME

• Les citoyens semblent favorables à l'installation de dispositifs comme un limiteur de vitesse adaptatif (LAVIA) pour tous les véhicules à 53,9 % ou un éthylotest antidémarrage électronique (64,8 % au total avec des nuances sur son usage obligatoire ou non). Ils sont également favorables à 88,7 % à la mise en place d'une « boîte noire » permettant d'enregistrer les données et de déterminer qui manœuvrait au moment d'un accident (l'utilisateur ou l'intelligence artificielle).

• Si cette « boîte noire » devait être obligatoire, la détruire ou la déconnecter devrait, selon 54,5 % des personnes interrogées, être sanctionné par l'interdiction d'utiliser une voiture autonome. D'après les répondants, elle devrait fonctionner en permanence (68 %) et être destinée essentiellement à la recherche d'une responsabilité en cas d'accident.

Mais 89,3 % des usagers interrogés, la perçoivent aussi comme un dispositif devant avoir une valeur probante pour apporter la preuve contraire après une verbalisation ou pouvant être utilisé pour constater une infraction dans le cadre précis d'un contrôle routier par des forces de l'ordre (37,9 %) ou à l'occasion d'un contrôle automatisé (25 %).

• Les sondés sont assez partagés sur la durée de conservation des données de la « boîte noire » que seuls 11,2 % considèrent comme devant relever du choix de l'utilisateur.

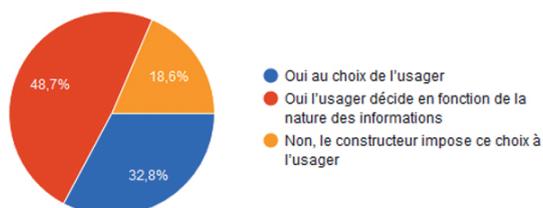


LES DONNÉES DU VÉHICULE AUTONOME SOUS CONTRÔLE DE L'USAGER

- Le transfert automatique des données du véhicule imposé par le constructeur ne convainc que 18,6 % des personnes interrogées qui veulent avoir le choix et garder le contrôle.
- Les consommateurs acceptent quasiment à l'unanimité que le véhicule collecte et transmette les informations concernant essentiellement les anomalies ou dysfonctionnements sur une pièce ou encore le risque de mise en danger de l'utilisateur ou d'autrui (94,3 % et 94,8 %). En revanche, la géolocalisation reste une information sensible dont la collecte et la transmission sont rejetées à 57,5 %.
- Concernant les destinataires des données émises par le véhicule, les consommateurs disent oui à un envoi au propriétaire du véhicule (97,4 %), à l'entreprise pour un véhicule de société (83,1 %), au constructeur (68,3 %) ou au réparateur (63,7 %). Mais c'est le non qui domine pour ce qui est de la transmission à l'assureur (70,1 %) ou à un centre de contrôle technique (58 %).
- En cas de risque imminent, les sondés veulent qu'un message d'alerte soit diffusé par le véhicule à 98,5 % mais n'envisagent pas qu'il soit forcément envoyé à des tiers. Par exemple, s'ils acceptent qu'il soit envoyé aux autres véhicules (70,2 %) ou au gestionnaire de voirie (69,5 %), ils refusent à 81,2 % qu'il soit envoyé à l'assureur.

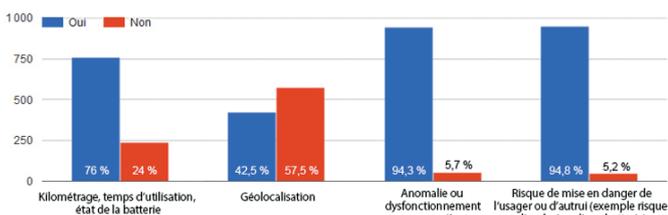
Quelle liberté pour le transfert de données ?

Est-ce que l'utilisateur d'un véhicule autonome peut décider lui-même de l'envoi automatique de certaines données liées au véhicule ?



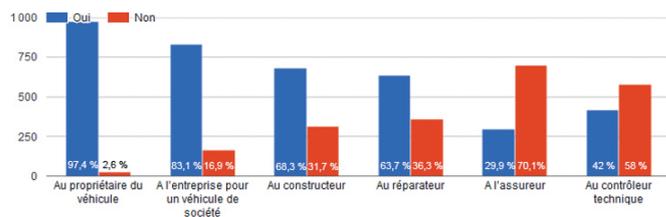
Nature des informations transmises par le véhicule autonome

Parmi les éléments suivants, quelles devraient être les informations collectées par le véhicule autonome (en vue d'une transmission à un tiers) ?



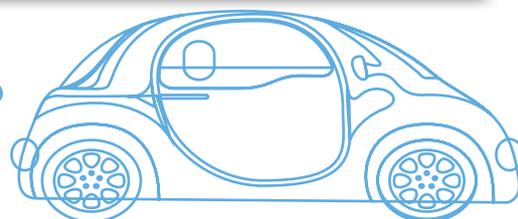
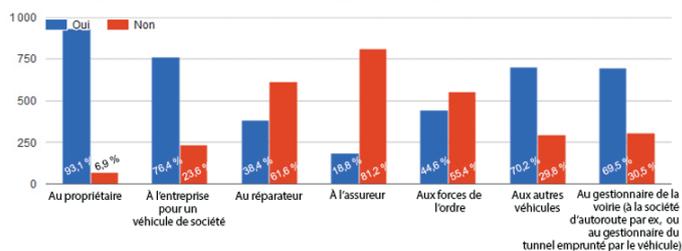
Quels destinataires pour les données émises par le véhicule autonome ?

A qui peuvent être envoyées ces données ?



Avertissement d'un risque imminent

En cas de risque imminent, à qui doivent être envoyés les messages d'alerte ?

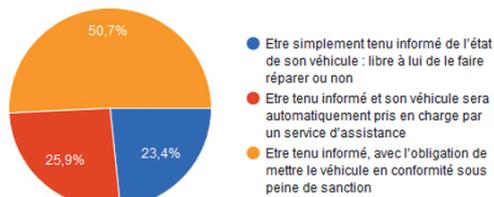


L'ENTRETIEN DU VÉHICULE AUTONOME

- 50,7 % des personnes interrogées pensent que le propriétaire ou l'utilisateur devraient être tenus informés de l'état de leur véhicule avec obligation de se mettre en conformité sous peine de sanction. Mais pour elles, il faut garder l'initiative « humaine » de l'entretien plutôt que de laisser le véhicule programmer lui-même une visite de contrôle.
- Un système d'auto-test du véhicule est réclamé par 87,5 % des personnes interrogées qui envisagent cette procédure majoritairement à une fréquence pré-programmée (64,5 %).
- La mise à jour du logiciel d'intelligence artificielle est considérée comme ne pouvant pas être ignorée ou refusée par le propriétaire ou l'utilisateur du véhicule (77,7 %). D'ailleurs, en cas de piratage, le principe d'une responsabilité du propriétaire ou du fabricant est envisagé à 68,7 %, par exemple en cas de logiciel non mis à jour ou d'une sécurité insuffisante du dispositif.
- En cas de transmission d'informations à un tiers (assureur, constructeur...), ce dernier pourrait contraindre l'utilisateur à un contrôle de son véhicule pour 61,1 % des répondants. Et pour eux, le professionnel destinataire d'une information liée à l'état ou au fonctionnement du véhicule pourrait être tenu responsable en cas d'inaction à 50,8 % (et 31,7 % uniquement en cas d'accident).

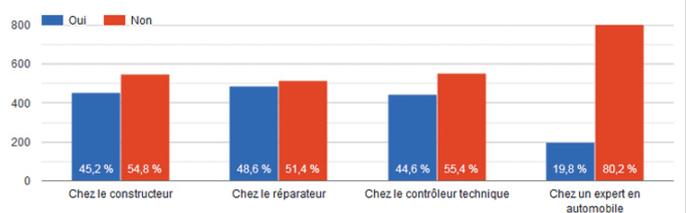
Consommateur : un nouveau regard sur le véhicule autonome ?

Pensez-vous que le propriétaire ou l'utilisateur d'un véhicule devrait



Visite d'inspection du véhicule autonome

Le véhicule peut-il de lui-même programmer une visite de contrôle ?

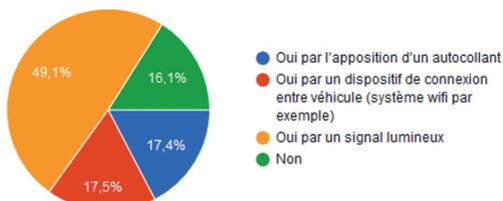


CIRCULATION ET SIGNALEMENT DU VÉHICULE AUTONOME

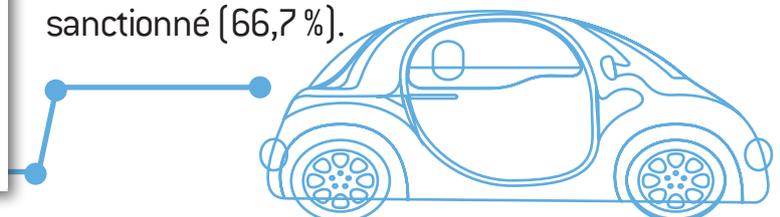
- Les citoyens interrogés ne sont majoritairement pas favorables à des voies réservées aux véhicules autonomes (58,3 %) mais en revanche, ils accueillent positivement la possibilité de leur interdire certains secteurs (68,5 %).

Signalement de l'activation du mode autonome

Faut-il signaler la circulation d'un véhicule en mode autonome comme peut l'être une voiture auto-école ?



- Les répondants estiment que la voiture qui roule en mode autonome devrait être identifiée (84 % au total) et son non signalement sanctionné (66,7 %).

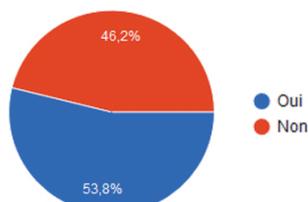


INTELLIGENCE ARTIFICIELLE ET ÉTHIQUE DU VÉHICULE AUTONOME

- Pour 90,4 % des répondants, l'intelligence artificielle du véhicule autonome doit être bridée par des règles incontournables comme la non mise en danger de l'être humain.
- 93,2 % des personnes interrogées estiment que les algorithmes doivent protéger l'humain avant tout, même en cas de risque de destruction du véhicule.
- L'idée qu'un véhicule, en situation d'urgence, puisse choisir de privilégier les chances de survie d'un individu par rapport à celles d'un autre est rejetée à 72,7 %. Pour les quelque 27,3 % qui l'envisagent, le critère majoritairement retenu est le nombre des individus (57,5 %).
- Autoriser l'usager à imposer ses propres critères de décision au véhicule est écarté (70,6 %).
- En situation d'urgence, les usagers considèrent à 64,5 % que le véhicule autonome doit informer les passagers de la manœuvre qu'il s'apprête à effectuer. Et ils sont 53,8 % à vouloir être associés aux prises de décision du véhicule.

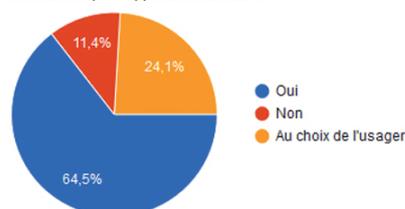
Un usager associé aux prises de décision ?

En cas de risque de collision, le véhicule autonome doit-il exposer à l'usager les résultats d'une simulation de choc ? L'usager pourrait alors choisir, par exemple, de précipiter le véhicule hors des voies de circulation, de heurter un autre véhicule ou un obstacle, d'éviter un cycliste ou un motard...



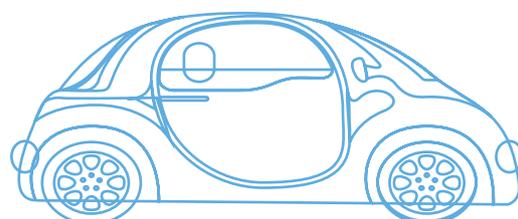
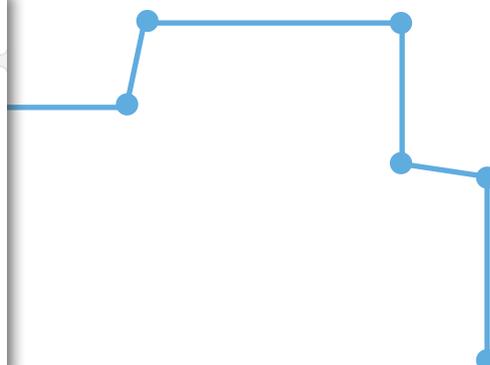
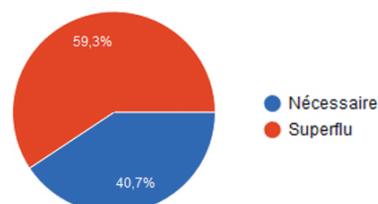
Information de l'usager en cas de situation d'urgence

En cas de situation d'urgence, le véhicule autonome doit-il informer les passagers de la manœuvre qu'il s'apprête à effectuer ?



Des véhicules autonomes équipés de logiciels de reconnaissance faciale ?

Pour l'application de telles règles et notamment la nécessité de protection des individus, le recours à un logiciel de reconnaissance est-il nécessaire ou superflu ?

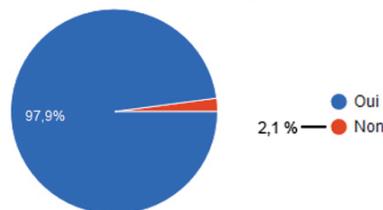


INDEMNISATION ET ASSURANCE DU VÉHICULE AUTONOME

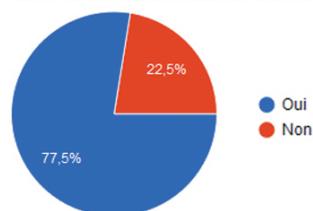
- Les citoyens ont besoin d'être (r)assurés.
- L'obligation d'assurer sa voiture doit être conservée pour 97,9 % des usagers (pour les véhicules niveau 3). 89,3 % considèrent qu'il faut contraindre le constructeur à souscrire une assurance de responsabilité civile pour garantir les éventuels défauts du véhicule.
- Faire évoluer le modèle de l'assurance obligatoire et y inclure l'indemnisation des dommages subis par le conducteur impliqué seul dans un accident est plébiscité par 83,5 % des répondants.
- L'hypothèse de segmenter l'assurance du véhicule en fonction des différentes phases de conduite est accueillie favorablement (56,1 %).
- Le fait de doter chaque véhicule autonome équipé d'une intelligence artificielle d'un patrimoine financier permettant l'indemnisation d'un éventuel sinistre est rejeté à 68,7 %.

Doit-on conserver le principe d'une assurance obligatoire devant être souscrite par l'utilisateur en charge du véhicule autonome ?

Pour un véhicule autonome de niveau 3 (véhicule partiellement autonome) ?

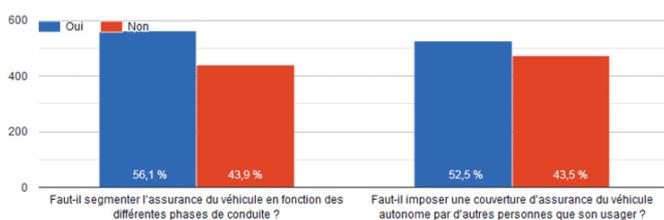


Pour un véhicule totalement autonome de niveau 5 ?



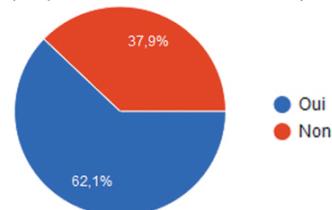
Assurance en fonction des usages

Le véhicule autonome pourrait être assuré par le constructeur lors des phases de circulation autonome, par l'utilisateur lors des phases de conduite manuelle, par le gestionnaire de l'ouvrage routier en cas de circulation en convoi dans un tunnel, une voie réservée sur une autoroute...



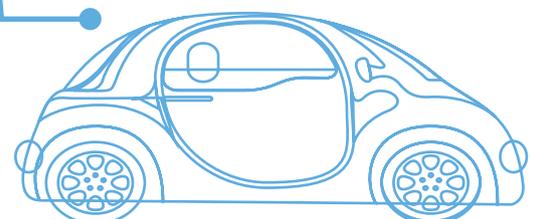
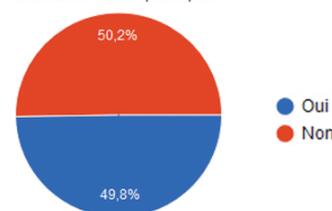
D'autres pistes pour indemniser ?

En présence d'un parc automobile majoritairement constitué de véhicules non autonomes ou d'autonomie de niveau 3 (partiellement autonome), faut-il créer un fond supplémentaire pour pallier la défaillance d'un constructeur par rapport à ses responsabilités ?

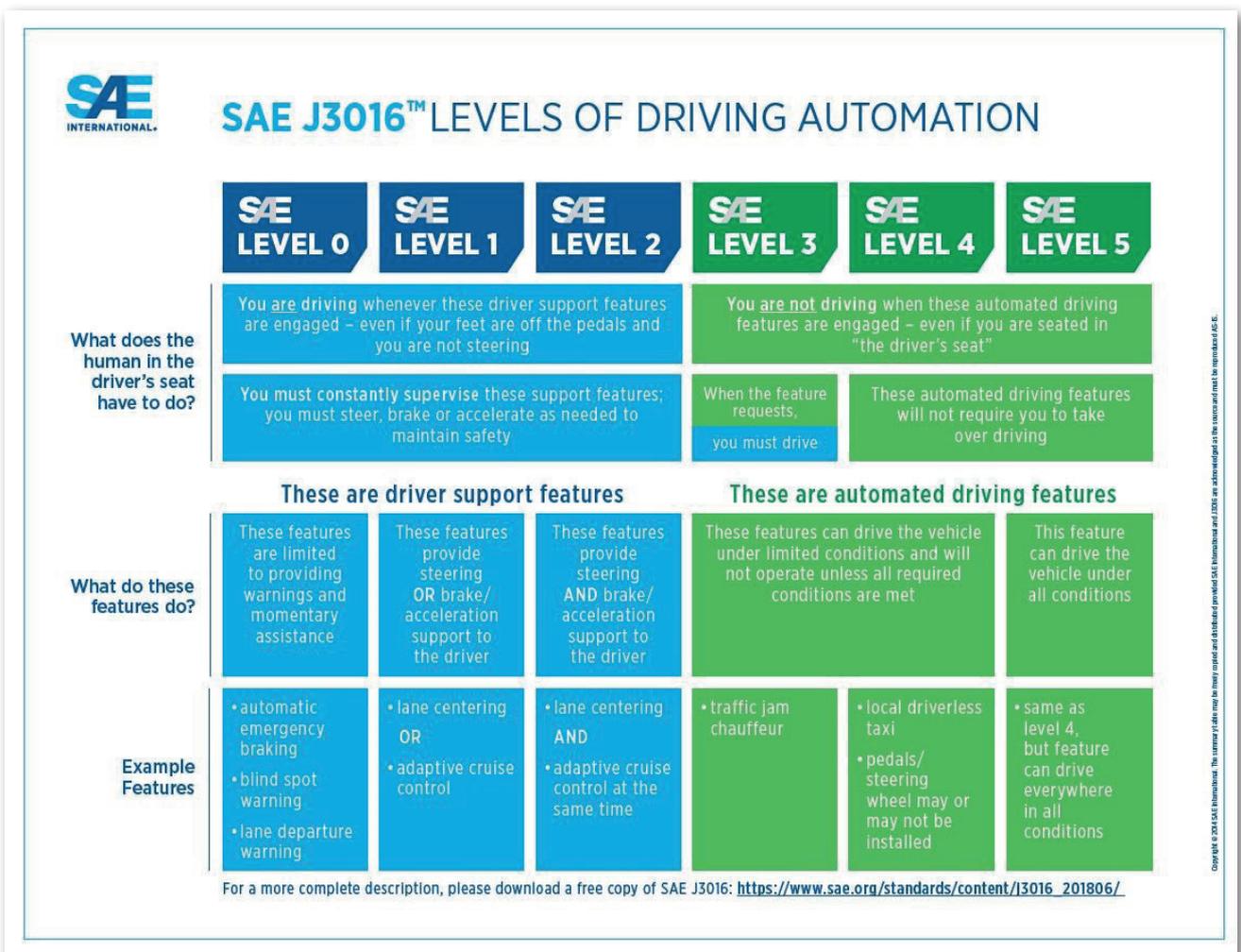
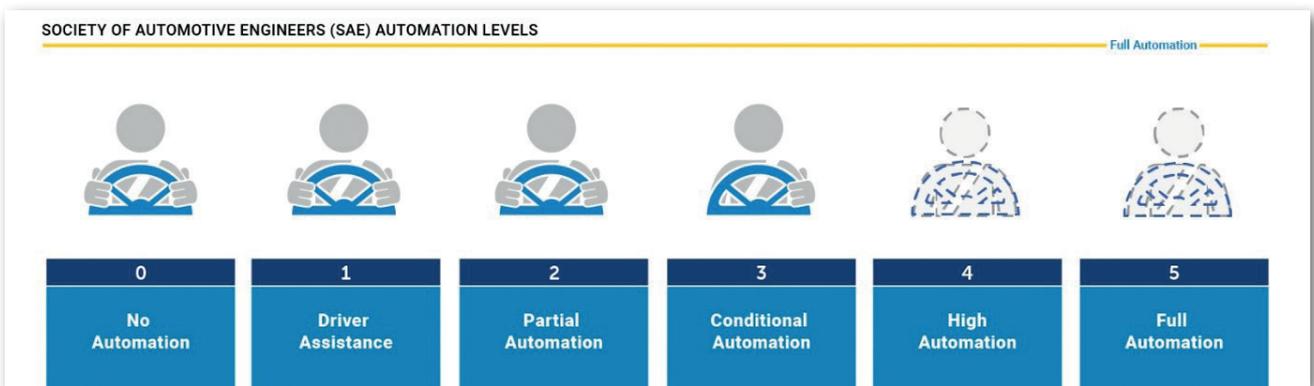


Un fonds de garantie spécifique ?

Si l'on imagine un parc automobile majoritairement constitué de véhicules de niveau 5, totalement autonomes, pourrait-on remplacer le mécanisme d'assurance obligatoire par le recours à un fonds spécifique ?



LES NIVEAUX D'AUTOMATISATION



Sources :
 NHTSA (National Highway Traffic Safety Administration)
 SAE International (Society of Automotive Engineers)

À PROPOS DE LA CONSULTATION « En route vers le code de la route des robots ? »

Portée par un groupe d'experts dirigés par **Maître Jean-Baptiste LE DALL (avocat et Docteur en droit)**, l'**AUTOMOBILE CLUB ASSOCIATION** et le **MAP (L'observatoire des experts de la mobilité)**, la consultation sur le véhicule autonome a été lancée en juin 2019 pour une période de 6 mois. Elle a permis de donner la parole aux usagers qui ont assez rarement l'occasion de s'exprimer sur le sujet.

LE CONCEPT

Un sondage en ligne de 80 questions abordant tous les sujets cruciaux liés aux véhicules autonomes (réglementation, entretien, intelligence artificielle, éthique, assurance, etc.).

LES OBJECTIFS

• Sensibiliser le grand public à des problématiques aujourd'hui encore très abstraites • Cerner les attentes et les craintes des conducteurs français et plus globalement des citoyens pour identifier les leviers de l'acceptabilité de ces évolutions à venir • Poser le contour de ce qui pourrait être le futur « Code de la route des robots » qui répondrait au besoin de normes exprimé par les citoyens consultés. Loin d'un rôle d'accompagnateur passif de l'innovation, la réglementation et ses nécessaires mutations pourront pleinement contribuer à une meilleure compréhension, préparation et adhésion des consommateurs au nouvel écosystème de la mobilité de demain.

ÉQUIPE DE RÉDACTION SOUS LA DIRECTION DE JEAN-BAPTISTE LE DALL



JEAN-BAPTISTE LE DALL

Avocat au barreau de Paris, Docteur en Droit, Co-Président de la Commission ouverte droit routier du Barreau de Paris, commentateur du Code de la route (éd. Argus de l'Assurance)

auteur de nombreux écrits dans le domaine du droit routier : Contentieux de la circulation routière (éd. Lamy Axe Droit 2010, 2014, 2016) L'année de la circulation routière (2012), Règlementation automobile (éd. Argus de l'Assurance 2013, 2015, 2017, 2019), Guide du Véhicule de Collection (éd. ETAI –Argus de l'Assurance, 2018), Directeur scientifique des Etats Généraux du Droit Automobile (2015, 2017, 2019), Membre du comité de pilotage de la revue « Jurisprudence Automobile », Enseignant au sein de l'Ifor2A, l'Institut de Formation Associée à l'Automobile, Conseiller scientifique du MAP, l'Observatoire des experts de la mobilité, ancien chargé d'enseignement à l'Université, intervenant au sein de nombreuses Ecoles d'avocats.



CÉLINE GENZWURKER-KASTNER

Titulaire d'une Maîtrise de Droit privé, Céline GENZWURKER-KASTNER est Directrice Juridique et des Politiques Publiques de l'Automobile Club Association (ACA), organisation

de défense de la mobilité et des droits des usagers comptant plus de 1 500 000 adhérents en France et membre de la Fédération Internationale de l'Automobile (FIA). Elle dirige l'ensemble de la fonction juridique de l'ACA. Elle est chargée sur le plan des politiques publiques, de mettre en œuvre les orientations de l'ACA en matière de mobilité et assure la représentation de l'ACA dans la sphère institutionnelle [Conseil national de la sécurité routière, Commission nationale des experts en automobile, Commissions sécurité routière...].



CHRISTOPHE LIÈVREMOND

Avocat au barreau de Mulhouse, Docteur en Droit, auteur de nombreux écrits en droit automobile : Règlementation automobile (éd. Argus de l'Assurance 2013, 2015, 2017,

2019), Guide du Véhicule de Collection (ETAI –Argus de l'Assurance, 2018), membre du comité de pilotage de la Jurisprudence Automobile, Chargé d'enseignements à l'Université de Franche Comté, formateur lfor2A, Institut de Formation Associée à l'Automobile.



LIONEL NAMIN

Secrétaire Général de l'ANEA (Alliance Nationale des Experts en Automobile), Chargé d'enseignement et de la coordination pédagogique du Master 2 Droit des assurances à l'université

Paris II Panthéon Assas, formateur et conseiller scientifique lfor2A, Institut de Formation Associée à l'Automobile ; conseiller scientifique de « Jurisprudence Automobile », commentateur du Code de la route (éd. Argus de l'Assurance) ; coordinateur de Règlementation automobile (éd. ETAI, l'Argus de l'Assurance 2015), auteur et contributeur de nombreux ouvrages : Manuel de l'Assurance Automobile (éd. Argus de l'Assurance 2008), l'Expertise Automobile (éd. Argus de l'Assurance 2009), Lamy Assurances, Lamy Responsabilité civile et Dictionnaire Permanent Assurances.



IOLANDE VINGIANO-VIRICEL

Titulaire d'un doctorat en droit privé, Iolande Vingiano-Viricel est responsable des activités de recherche juridique au sein de l'institut VEDECOM, au sein duquel elle a notamment

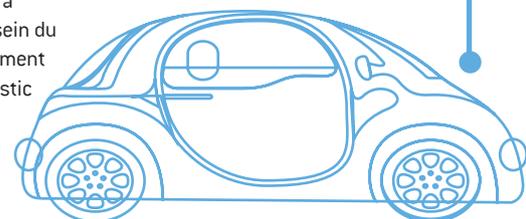
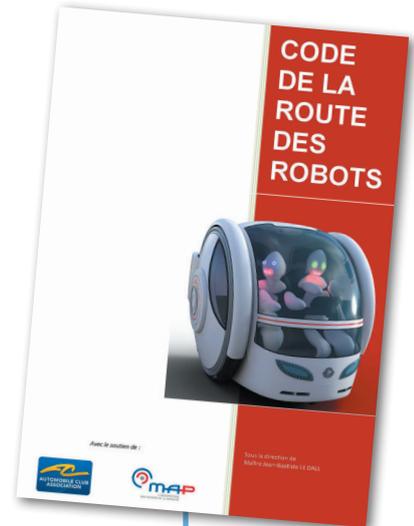
pour mission d'établir un état du corpus réglementaire et législatif des responsabilités en cas d'accident de la circulation et d'examiner les spécificités juridiques liées à la conduite déléguée. A ce titre, elle participe aux groupes juridiques de travail « Nouvelle France Industrielle » (NFI) devenue « Stratégie Nationale », intégrée au plan « Véhicule autonome ». Auteur d'un ouvrage sur l'identification du responsable lors d'un accident impliquant un « véhicule autonome », Mme Vingiano-Viricel codirige, en partenariat avec Aix-Marseille Université, le diplôme universitaire CESU « Aspects juridiques des véhicules autonomes ».



STÉPHANE GROS

Expert en Automobile, Président de la Commission VE ANEA (Alliance Nationale des Experts en Automobile), Formateur technique au sein lfor2A, Institut de Formation Associée à

l'Automobile, Référent Amélioration Continue au sein du Groupe Alliance Experts. Stéphane Gros est également impliqué dans le développement de l'Outil Diagnostic destiné aux Experts ANEA.





À PROPOS DE L'AUTOMOBILE CLUB ASSOCIATION

L'Automobile Club Association est une organisation apolitique, regroupant plus d'1,5 millions d'adhérents cotisants en France, membre de la Fédération Internationale de l'Automobile et présidée par Didier BOLLECKER. Elle est représentée en région par les Présidents Délégués de l'ACA, ainsi que par les Clubs affiliés qui portent ensemble le message de l'Automobile Club Association, représentante légitime des usagers de la route dont elle défend les intérêts, tout en cherchant à accroître les bénéfices sociétaux que peuvent apporter une meilleure sécurité routière, une meilleure protection du consommateur, une meilleure protection de l'environnement, et la promotion d'une mobilité durable pour tous.

SUIVEZ L'ACA - www.automobile-club.org



SERVICE PRESSE DE L'AUTOMOBILE CLUB ASSOCIATION

03 69 06 46 06 / 03 68 00 38 00
service_presse@automobile-club.org

SIÈGE

38 avenue du Rhin - 67100 Strasbourg

À PROPOS DU MAP

Créé pour observer, réfléchir et communiquer sur le thème de la mobilité et de la prospective, le MAP « L'observatoire des experts de la mobilité » est porté par AM&P (ANEA MOBILITE & PROSPECTIVE), filiale du groupe ANEA (Alliance Nationale des Experts en Automobile). Pensé pour favoriser l'information et la prospective, le MAP développe une dynamique d'échange et de réflexion avec les acteurs de la filière de la mobilité (pouvoirs publics, institutions, secteur économique...). Le MAP est ouvert à toutes les organisations / entreprises intéressées. Les membres du club du MAP bénéficient de l'accès à la veille actualité mobilité (thématiques suivies par le MAP) ainsi que de conditions préférentielles pour assister aux événements. Le MAP peut également accompagner les structures qui le souhaitent dans l'organisation d'un événement, dans des études ou analyses, sur des sujets liés à la prospective, notamment grâce à son service événementiel, sa cellule d'étude ou encore son think tank.



SUIVEZ LE MAP - www.observatoire-map.org

