



Article de recherche

# LA NOTION PÉNALE DE CONDUITE DANS UN CONTEXTE DE MOBILITÉ EN MUTATION

*Traduction en français à l'aide de l'IA (DeepL)*

**Teresa Castellet Portolés**

Doctorante en droit pénal à l'UNED et chercheuse à l'  
Institut universitaire de recherche sur la circulation et la sécurité routière (INTRAS)  
de l'Université de Valence  
tcastelle3@alumno.uned.es / teresa.castellet@uv.es

Reçu le 28/04/2026  
Accepté le 05/06/2026  
Publié le 30/06/2026

doi : <https://doi.org/10.64217/logosguardiacivil.v4i2.9057>

Citation recommandée : Castellet Portolés, T. (2026). La notion pénale de conduite dans un contexte de mobilité en mutation. *Revue Logos Guardia Civil*, 4(2), pp. 85–106. <https://doi.org/10.64217/logosguardiacivil.v4i2.9057>

Licence : Cet article est publié sous licence Creative Commons Attribution-Pas d'Utilisation Commerciale-Pas de Modifications 4.0 International (CC BY-NC-ND 4.0)  
Dépôt légal : M-3619-2023  
NIPO en ligne : 126-23-019-8  
ISSN en ligne : 2952-394X



## LA NOTION PÉNALE DE CONDUITE DANS UN CONTEXTE DE MOBILITÉ EN MUTATION

**Sommaire :** 1. INTRODUCTION. 2. DÉLIMITATION DOGMATIQUE DE LA NOTION PÉNALE DE CONDUITE. 3. OBJECTIONS AU CONCEPT PÉNAL DE CONDUITE SOUS DIFFÉRENTS ANGLES. 3.1. Le bien juridique protégé : qu'est-ce que la sécurité routière ? 3.2. Mobilité contemporaine vs concept pénal de conduite. 3.3. Impact de l'automatisation sur le concept pénal de conduite. 3.4. La tentative est-elle applicable aux infractions contre la sécurité routière ? 4. ÉLÉMENTS CLÉS POUR UN ÉVENTUEL NOUVEAU CONCEPT PÉNAL DE LA CONDUITE. 5. RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES. 6. LÉGISLATION ET JURISPRUDENCE. 6.1. Législation. 6.1.1. Européenne. 6.1.2. Nationale. 6.2. Jurisprudence. 6.2.1. Cour constitutionnelle. 6.2.2. Cour de cassation. 6.2.3. Tribunaux de première instance.

**Résumé :** L'évolution et la transformation constantes de la mobilité, largement stimulées par les progrès technologiques et l'expansion des systèmes d'intelligence artificielle, mettent en évidence l'insuffisance de la notion pénale de « conduite », qui semble être restée en marge de ces changements. Sa définition actuelle, centrée sur la traction mécanique et la circulation sur la voie publique, est inadaptée pour couvrir certains cas qui, bien qu'ils ne s'inscrivent pas dans ce schéma classique, génèrent des risques significatifs pour la sécurité routière. Cette réflexion s'appuie sur l'évolution normative, la jurisprudence récente et la nécessité d'adapter le droit pénal aux changements technologiques et sociaux qui ont une incidence directe sur la circulation routière. Cet article examine comment la notion de conduite a été définie sur le plan pénal et pourquoi il est nécessaire de revoir sa portée actuelle sous différents angles : celui du bien juridique protégé, celui des nouveaux modes de mobilité – en particulier les véhicules de mobilité personnelle –, celui de l'automatisation progressive et celui de la tentative dans les infractions contre la sécurité routière. L'étude conclut qu'il convient de reformuler la notion pénale de « conduite » à partir de critères fonctionnels et technologiques mieux adaptés à la réalité contemporaine, tels que le contrôle effectif du déplacement et le potentiel réel de préjudice du comportement.

**Resumen:** La constante evolución y transformación de la movilidad, impulsada en gran medida por los avances tecnológicos y la extensión de los sistemas de inteligencia artificial, ponen de manifiesto la insuficiencia del concepto penal de conducción, que parece haber quedado al margen de estos cambios. Su configuración actual, centrada en la tracción mecánica y en el desplazamiento en vía pública, es inadecuada para abarcar ciertos supuestos que, aunque no encajan en ese esquema clásico, generan riesgos significativos para la seguridad vial. Esta reflexión se apoya en la evolución normativa, en la jurisprudencia reciente y en la necesidad de adaptar el Derecho penal a los cambios tecnológicos y sociales que inciden directamente en la circulación viaria. Este trabajo examina cómo se ha configurado penalmente el concepto de conducción y por qué resulta necesario revisar su alcance actual desde distintas perspectivas: la del bien jurídico protegido, la de los nuevos patrones de movilidad- especialmente los vehículos de movilidad personal-, la de la progresiva automatización y la de la tentativa en los delitos contra la seguridad vial. El trabajo concluye que resulta conveniente reformular el concepto penal de conducción a partir de criterios funcionales y tecnológicos más acordes con la realidad contemporánea, como el control efectivo del desplazamiento y la potencialidad real lesiva de la conducta.

**Mots-clés :** Conduite, sécurité routière, véhicules automatisés, véhicules de mobilité personnelle (VMP), responsabilité objective, tentative.

**Palabras clave:** Conducción, seguridad vial, vehículos automatizados, vehículos de movilidad personal (VMP), imputación objetiva, tentativa

## **ABRÉVIATIONS**

Art. : Article.

BOE : Journal officiel de l'État.

CP : Code pénal.

DGT : Direction générale de la circulation.

DPEJ : Dictionnaire panhispanique de l'espagnol juridique.

JOUE : Journal officiel de l'Union européenne.

FJ : Fondement juridique.

IA : Intelligence artificielle.

LSV : Décret législatif royal n° 6/2015 du 30 octobre, portant approbation du texte refondu de la loi sur la circulation routière, la circulation des véhicules et la sécurité routière.

RIA : Règlement (UE) 2024/1689 du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2024 établissant des règles harmonisées en matière d'intelligence artificielle et modifiant les règlements (CE) n° 300/2008, (UE) n° 167/2013, (UE) n° 168/2013, (UE) 2018/858, (UE) 2018/1139 et (UE) 2019/2144 ainsi que les directives 2014/90/UE, (UE) 2016/797 et (UE) 2020/1828.

RGCir : Décret royal n° 1428/2003 du 21 novembre, portant approbation du Règlement général de la circulation pour l'application et le développement du texte articulé de la loi sur la circulation routière, la circulation des véhicules à moteur et la sécurité routière, approuvé par le décret royal législatif n° 339/1990 du 2 mars.

RGV : Décret royal n° 2822/1998 du 23 décembre, portant approbation du Règlement général des véhicules.

RJ : Répertoire de jurisprudence de la base de données Aranzadi.

ROJ : Numéro d'enregistrement des arrêts du Centre de documentation judiciaire.

SAE : Society of Automotive Engineers.

SAP : Arrêt de la Cour d'appel provinciale.

STC : Arrêt de la Cour constitutionnelle.

STS : Arrêt de la Cour suprême.

TC : Tribunal constitutionnel.

TOL : Numéro d'enregistrement des arrêts dans la base de données Tirant Prime.

TS : Cour de cassation.

UE : Union européenne.

VMP : Véhicules de mobilité personnelle.

## 1. INTRODUCTION

La circulation – au sens large, c’est-à-dire le déplacement des personnes et des animaux, et pas seulement des véhicules – constitue une réalité sociale historique dont l’existence est liée à l’évolution même de l’humanité, dans la mesure où l’être humain a toujours eu besoin de se déplacer. Cependant, la circulation n’a pas toujours été telle qu’on la conçoit aujourd’hui.

L’apparition du moteur et la généralisation ultérieure des véhicules à moteur<sup>1</sup>, en particulier de l’automobile, associées à l’augmentation des risques liés à leur utilisation, ont transformé la circulation en un phénomène social majeur, ce qui a nécessité une adaptation réglementaire continue à cette réalité en constante évolution, tant sur le plan technique que fonctionnel. Cependant, contrairement à cette évolution réglementaire, la notion pénale de « conduite » est restée pratiquement inchangée, à l’écart des profonds changements qu’ont connus tant la mobilité que les modes de déplacement.

Cette stagnation conceptuelle s’avère particulièrement problématique dans le contexte actuel. Dans un contexte de mobilité en constante transformation, marqué par l’émergence de nouvelles formes de déplacement et par les avancées technologiques, l’insuffisance du concept pénal actuel de « conduite » pour répondre à toutes les situations découlant de la circulation routière apparaît clairement.

L’objet de ce travail est d’analyser les lacunes de la conception actuelle du concept pénal de « conduite » sous différents angles : le bien juridique protégé par les infractions à la sécurité routière, la mobilité contemporaine, l’essor de l’automatisation de la conduite et la problématique de la tentative dans ce type d’infractions. Sur cette base, il est proposé d’élaborer un concept actualisé capable de répondre de manière adéquate aux différentes situations qui se présentent dans la circulation routière.

## 2. DÉLIMITATION DOGMATIQUE DE LA NOTION PÉNALE DE CONDUITE

L’analyse de la réglementation en matière de sécurité routière montre comment celle-ci s’est adaptée à la réalité sociale de chaque période historique. La maîtrise du risque a constitué le facteur déterminant qui a guidé cette évolution normative, tant du point de vue du droit pénal que du droit administratif, dans le but de prévenir les comportements dangereux et de protéger des biens juridiques fondamentaux, tels que la vie et l’intégrité physique. Le concept de vitesse illustre bien cette évolution : alors qu’au XVIII<sup>e</sup> siècle, le risque était lié au nombre d’animaux de trait — comme le montre l’Ordonnance royale de Charles III, du 11 juin 1787<sup>2</sup> —, aujourd’hui, l’excès de vitesse est associé à une probabilité accrue de perte de contrôle du véhicule et à une augmentation du risque pour les autres usagers de la route.

Ce processus d’adaptation réglementaire contraste toutefois avec l’absence d’une définition précise de la notion de « conduite » en droit pénal<sup>3</sup>, verbe caractéristique commun à la plupart des infractions à la sécurité routière.

La délimitation de la notion pénale de « conduite » s’est principalement appuyée sur la doctrine et la jurisprudence, en se référant aux concepts énoncés dans la réglementation administrative relative à la circulation routière et aux véhicules, notamment dans le décret-loi royal n° 6/2015 du 30 octobre, qui approuve le texte refondu

---

<sup>1</sup> Aux fins du présent travail, l’expression « véhicule à moteur » sera utilisée comme terme général, sans préjudice de l’utilisation de « véhicule automobile » lorsque la norme applicable le mentionne expressément dans son libellé.

<sup>2</sup> Loi XVI du titre XIV, « De l’usage des chaises, des cales, des voitures et des litières », du livre VI de la Novísima Recopilación .

<sup>3</sup> C’est ce que confirme l’arrêt de la Cour suprême (Chambre pénale, 1<sup>re</sup> section) n° 436/2017, du 15 juin (ROJ STS 2421/2017 ).

de la loi sur la circulation routière, la circulation des véhicules et la sécurité routière (ci-après « LSV »). Bien que cette norme ne définisse pas expressément les termes « conduire » ni « conduite », elle fournit toutefois une définition juridique du terme « conducteur »<sup>4</sup>. Outre ces références, il convient également de se reporter à la signification donnée par les dictionnaires de la langue espagnole.

Toutefois, comme le reconnaît la jurisprudence, le sens commun du terme « conduire » sert de référence, mais ne suffit pas à justifier l'imposition d'une sanction pénale<sup>5</sup>, car celle-ci, comme on le verra plus loin, nécessite, à des fins pénales, la réunion d'une série d'éléments.

À cet égard, la loi du 9 mai 1950 relative à l'utilisation et à la circulation des véhicules à moteur, marque un tournant en limitant la responsabilité pénale exclusivement aux comportements découlant de la conduite de véhicules à moteur. Comme l'indiquait son préambule, la fréquence des accidents dus à l'utilisation — notamment imprudente — de ces véhicules constituait un danger social justifiant le recours au droit pénal. Par conséquent, la maîtrise du risque a été — et reste — la *ratio legis* des infractions à la sécurité routière.

Dans ce contexte, les infractions à la sécurité routière sont principalement qualifiées d'infractions de danger, surtout sous leur forme abstraite, de sorte que tous les comportements au volant ne sont pas pénalement répréhensibles. Seuls ceux qui génèrent un risque significatif pour le bien juridique protégé — la sécurité routière, entendue comme un bien juridique intermédiaire visant à protéger la vie et l'intégrité physique des usagers de la route<sup>6</sup> — méritent une sanction pénale<sup>7</sup>. Ce critère a été constamment adopté par la jurisprudence, qui exige de prendre en compte le cas concret et les circonstances concomitantes pour déterminer l'existence d'une dangerosité pénalement pertinente.

Ce danger a été associé à l'utilisation de véhicules à moteur ou de cyclomoteurs, car on considère que c'est la traction mécanique qui leur confère un surcroît de dangerosité dont sont dépourvus les autres moyens de déplacement<sup>8</sup>. C'est pourquoi le déplacement d'un véhicule à moteur sans que le moteur soit en marche n'est pas inclus dans l'infraction typique de « » conduire, ce qui exclut des cas tels que ce qu'on appelle la « conduite à la voile », en l'absence du potentiel de danger découlant de la force mécanique.

Sur cette base, le modèle pénal actuel de la conduite a été défini comme la convergence d'une série d'éléments : la maîtrise des mécanismes de direction et de contrôle d'un véhicule à moteur ou d'un cyclomoteur, son déplacement par traction mécanique, la circulation sur la voie publique et la création, au moins, d'un danger abstrait pour la sécurité routière.

Ce modèle présente toutefois des limites importantes, dans la mesure où il exclut du champ pénal certains actes qui, malgré leur dangerosité éventuelle, ne satisfont pas à

---

<sup>4</sup> On entend par « conducteur » la « personne qui [...] actionne le mécanisme de direction ou est aux commandes d'un véhicule, ou qui a la charge d'un ou de plusieurs animaux. Dans les véhicules circulant dans le cadre d'un apprentissage de la conduite, est considérée comme conducteur la personne qui est aux commandes supplémentaires ».

<sup>5</sup> Arrêt de la Cour d'appel de GI (4e chambre) n° 690/2014, du 5 décembre (ROJ SAP GI 1190/2014), premier point de droit.

<sup>6</sup> Arrêt de la Cour suprême (Chambre pénale, 1re section) n° 893/2023, du 29 novembre (ROJ STS 5303/2023), quatrième point de droit.

<sup>7</sup> Arrêt de la Cour d'appel de Tenerife (2e section) n° 174/2015, du 20 avril (ROJ SAP TF 2253/2015), premier point de droit.

<sup>8</sup> À titre d'exemple, l'énergie cinétique d'un véhicule est égale à la moitié de sa masse multipliée par le carré de sa vitesse ; c'est elle qui est, en grande partie, responsable des dommages (impact) que le véhicule peut causer.

la condition technique exigée par les infractions pénales, en particulier le risque de préjudice découlant de l'utilisation de la force mécanique<sup>9</sup>.

Cette exclusion technique se répercute également sur la délimitation subjective de la plupart des infractions à la sécurité routière, qui exigent que l'auteur soit conducteur d'un véhicule à moteur ou d'un cyclomoteur, ce qui en fait des infractions spéciales propres<sup>10</sup>. La seule exception notable est l'infraction visée à l'article 383 du Code pénal, qui se limite à exiger la qualité de conducteur<sup>11</sup>, sans la lier à un instrument typique concret, ce qui permet sa commission par toute personne conduisant un vélo.

Cette définition met en outre en évidence la nécessité de réexaminer les actes qui constituent l'action de conduire, notamment en ce qui concerne le déplacement et l'utilisation de la traction mécanique ; en effet, s'agissant de véhicules à moteur ou de cyclomoteurs, le mouvement doit être produit par la force mécanique, sans qu'il soit exigé de parcourir une distance minimale, ce qui a permis d'inclure dans la notion de conduite de simples actes de stationnement<sup>12</sup>.

La notion pénale de conduite soulève donc une série d'objections qui permettent de remettre en question son adéquation avec la réalité actuelle. Celles-ci peuvent être analysées sous quatre angles : celui du bien juridique protégé, celui de la mobilité d'un point de vue sociologique, celui de la technologie et de l'automatisation, et celui de la tentative dans les infractions à la sécurité routière.

### 3. OBJECTIONS À LA NOTION PÉNALE DE CONDUITE SOUS DIFFÉRENTS ANGLES

#### 3.1. LE BIEN JURIDIQUE PROTÉGÉ : QU'EST-CE QUE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE ?

Le bien juridique correspond à la valeur ou à l'intérêt que la norme vise à protéger au cours des différentes époques historiques (García Arroyo, 2022, p. 12 ; Muñoz Conde & García Arán, 2022, pp. 56, 57), qui varie en fonction du contexte social et culturel de chaque époque ; c'est pourquoi, en réalité, le bien juridique est un produit social (Hormazábal Malarée, 1991, p. 151). Le choix des biens juridiques à protéger, ainsi que des comportements qui y portent atteinte, relève de la compétence exclusive du législateur<sup>13</sup>. Il s'agit donc d'une décision politique qui n'est pas neutre (Hormazábal

<sup>9</sup> SAP M (2e section) n° 293/2014, du 8 mai (ROJ SAP M 7026/2014), point de droit n° 2 et Arrêt de la Cour suprême du 15 décembre 1961 (TOL 4337578).

<sup>10</sup> SAP GI (4e chambre) n° 690/2014, du 5 décembre (ROJ SAP GI 1190/2014), point de droit n° 1.

<sup>11</sup> Cámara Arroyo & Teijón Alcalá (2022) indiquent qu'il s'agit d'une infraction spéciale qui ne peut être commise que par le conducteur d'un véhicule. À l'appui de cette affirmation, ils citent deux arrêts : l', SAP M (1re chambre), n° 74/1999, du 5 février (ROJ SAP M 1475/1999) et l', SAP TF (2e chambre), n° 314/2001, du 23 mars (ROJ SAP TF 761/2001). La première de ces décisions considère que l'auteur de l'infraction de refus de se soumettre à des tests de dépistage d'alcool ou de substances (article 383 du Code pénal) est le conducteur d'un véhicule à moteur, bien que la disposition ne mentionne que le « conducteur », sans le lier nécessairement à la conduite d'un véhicule à moteur ou d'un cyclomoteur. Toutefois, si l'on tient compte du fait que l'infraction prévoit comme conséquence juridique la privation du droit de conduire des véhicules à moteur et des cyclomoteurs, on peut considérer que, dans les faits, l'auteur de l'infraction se limite en l'occurrence à ceux qui conduisent ce type de véhicules. À l'inverse, la deuxième des décisions mentionnées ne fait référence qu'au conducteur. En réalité, étant donné que la LSV établit une notion générique de « conducteur », à l'exception de la référence aux véhicules à moteur et aux cyclomoteurs dans les conséquences juridiques de l'infraction, l'auteur de celle-ci est le conducteur de tout moyen de transport répondant à la définition de « véhicule » donnée par la LSV.

<sup>12</sup> Par exemple, arrêt de la Cour suprême (Chambre pénale, 1re section) n° 436/2017, du 15 juin (ROJ STS 2421/2017), cinquième point de droit, et arrêt de la Chambre d'appel B (10e section) n° 777/2016, du 15 novembre (ROJ SAP B 11782/2016), deuxième point de droit.

<sup>13</sup> Arrêt de la Cour constitutionnelle (assemblée plénière) n° 55/1996, du 28 mars (BOE n° 102, du 27 avril 1996), point 6 des motifs.

Malarée, 1991, p. 153), mais dans laquelle interviennent des aspects sociologiques, historiques, économiques et politiques. En ce sens, le bien juridique permet non seulement de légitimer l'intervention pénale (García Arroyo, 2022, p. 1 ; Orts Berenguer & González Cussac, 2023, p. 247 ; Polaino Navarrete, 2019, p. 38), mais aussi de la limiter, dans la mesure où il détermine quels comportements peuvent faire l'objet d'une sanction.

Or, l'exercice de ce pouvoir punitif n'est pas absolu et est soumis à des limites découlant des principes propres à un État social et démocratique de droit. En particulier, le législateur doit respecter les principes d'intervention minimale, de proportionnalité, de fragmentarité et de subsidiarité, de sorte que le recours au droit pénal soit réservé aux cas où il s'avère strictement nécessaire à la protection des biens juridiques socialement pertinents<sup>14</sup>. Dans cette perspective, le bien juridique remplit une fonction de garantie ou politico-pénale, en servant de critère limitatif à l'intervention pénale, en particulier lorsqu'il s'agit de biens juridiques essentiels tels que la vie et l'intégrité physique.

Lorsqu'il s'agit de déterminer quels biens juridiques sont susceptibles de bénéficier d'une protection pénale et la méritent, la doctrine fait généralement référence à deux approches principales : l'approche constitutionnaliste et l'approche fonctionnaliste, dont la divergence réside dans la question de savoir si cette sélection doit découler exclusivement des valeurs constitutionnelles ou du critère de nocivité sociale (García Arroyo, 2022, pp. 14-16 ; Miró Llinares, 2020, p. 601 ; Teijón Alcalá, 2024, pp. 308, 309). Aucun de ces modèles n'est pleinement satisfaisant ; il semble donc plus approprié de partir des valeurs constitutionnelles comme contenu minimal, sans pour autant faire abstraction des exigences et des fonctions propres à un État social et démocratique de droit (Miró Llinares, 2020, p. 604).

Partant de ce qui précède, il apparaît logique que, outre les biens juridiques qui concernent directement l'individu, soient également protégés ceux qui le transcendent, appelés biens juridiques supraindividuels<sup>15</sup>, car leur protection favorise non seulement l'épanouissement personnel (García Arroyo, 2022, p. 32), mais renforce également, de manière indirecte, la sauvegarde des biens juridiques individuels. Parmi ceux-ci figurent les biens juridiques collectifs, qui permettent le fonctionnement de certains domaines sociaux, comme c'est le cas de la sécurité routière.

La sécurité routière est un bien juridique collectif, comme l'affirment, de manière pratiquement unanime, tant la doctrine<sup>16</sup> que la jurisprudence<sup>17</sup>. Or, même en admettant ce caractère collectif, il convient de préciser quel est le rôle joué par ce bien juridique : si la norme pénale protège directement la sécurité routière en tant que telle (bien juridique collectif autonome), ou si, au contraire, elle agit comme un moyen visant à protéger d'autres biens individuels tels que la vie ou l'intégrité physique (bien juridique intermédiaire).

Pour répondre à cette question, il est indispensable de délimiter au préalable ce qu'il faut entendre par « bien juridique de la sécurité routière ». Cela exige de se référer, en premier lieu, aux définitions lexicographiques, car celles-ci reflètent une signification socialement consolidée des termes et constituent donc un point d'appui objectif pour

---

<sup>14</sup> Arrêt de la Cour constitutionnelle (plénière) n° 105/1988, du 8 juin (BOE n° 152, du 25 juin 1988), motif 2, et Arrêt de la Cour constitutionnelle (Plénière) n° 24/2004, du 24 février (BOE n° 74, du 26 mars 2004), point 5 des motifs.

<sup>15</sup> En général, on parle de biens juridiques individuels ou personnels, supraindividuels et collectifs ou généraux. C'est la classification utilisée par Luzón Peña (2025, p. 163). Muñoz Conde & García Arán (2022, pp. 57, 58) partagent également ce point de vue. Selon García Arroyo (2022, p. 23), ces expressions sont souvent utilisées indifféremment dans la doctrine, bien qu'elles correspondent en réalité à des catégories dont la portée est différente.

<sup>16</sup> Entre autres, Cerezo Mir (2002, p. 57), García Arroyo (2022, p. 33), Teijón Alcalá (2024, p. 309). À l'inverse, Hefendehl (2001, p. 9).

<sup>17</sup> À cet égard, Arrêt de la Cour suprême (Chambre pénale, 1re section) n° 419/2017, du 8 juin (ROJ STS 2351/2017), point de droit n° 5.

délimiter le contenu et la fonction de ce bien juridique. Le Dictionnaire panhispanique de l'espagnol juridique (DPEJ) entend par « sécurité routière », dans sa première acception, « l'état ou la situation caractérisés par l'absence de tout dommage ou danger pour la vie et l'intégrité des personnes et de leurs biens dans le domaine de la circulation routière » ; et, dans sa deuxième acception, à « l'activité, principalement exercée par les pouvoirs publics, visant à protéger les personnes et les biens concernés par la sécurité routière ».

Comme on peut le constater, ces deux définitions soulignent que la sécurité routière a pour objectif la protection des biens juridiques personnels. Cela permet d'affirmer que, en effet, la sécurité routière est un bien juridique collectif à caractère intermédiaire visant à préserver de manière indirecte d'autres biens juridiques individuels, tels que la vie et l'intégrité physique des personnes, plutôt qu'un bien juridique autonome<sup>18</sup>. Si l'on adopte la thèse du bien juridique autonome, il suffirait qu'un comportement porte directement atteinte à la sécurité routière pour porter atteinte au bien juridique protégé, ce qui conduirait à qualifier les infractions contre la sécurité routière d'infractions de préjudice et non d'infractions de mise en danger, telles qu'elles sont majoritairement comprises aujourd'hui. De même, cette approche entraînerait une extension injustifiée du champ d'application du droit pénal, en permettant de sanctionner des comportements de gravité minimale du simple fait qu'ils affectent la sécurité routière (Cerezo Mir, 2002, p. 58 ; Teijón Alcalá, 2024, p. 312).

Parfois, le législateur fait directement référence au bien protégé, tandis que, dans d'autres cas, il sanctionne certains comportements sans lien clair avec la protection dudit bien. Dans le domaine des infractions à la sécurité routière, tous les types d'infractions regroupés sous cette rubrique ne visent pas effectivement à protéger la sécurité routière, ce qui permet de constater des décalages entre leur classement systématique et le bien juridique réellement protégé. C'est le cas, de manière paradigmatique, de l'infraction d'abandon du lieu de l'accident (art. 382 bis du Code pénal), qui montre comment, malgré la vocation initialement restrictive du bien juridique protégé, celle-ci peut être utilisée de manière extensive pour justifier l'intervention pénale (Miró Llinares, 2020, p. 605). De même, les infractions de refus de se soumettre à un contrôle d'alcoolémie (art. 383 du Code pénal) et de conduite sans permis (art. 384 du Code pénal) relèvent, en réalité, de la protection du principe d'autorité<sup>19</sup>.

À ce stade, et une fois précisé ce qu'il faut entendre par bien juridique « sécurité routière », il convient de répondre à la question de savoir pourquoi la notion pénale de « conduite » est critiquable du point de vue du bien juridique. La raison principale est qu'elle exclut des comportements qui, bien qu'objectivement dangereux pour la sécurité routière, ne correspondent pas à la notion technico-juridique de « conduite ». C'est le cas, par exemple, de pousser un véhicule à moteur à l'arrêt tout en manœuvrant les commandes de direction<sup>20</sup> ou de déplacer un véhicule en panne en tirant parti de la pente de la rue<sup>21</sup>, essentiellement parce que la conduite sans avoir préalablement mis le moteur en marche n'est pas considérée comme une infraction pénale<sup>22</sup>. Ces exclusions génèrent

---

<sup>18</sup> Selon Cerezo Mir (2002, p. 58), les biens juridiques collectifs ne peuvent revêtir un caractère autonome ; ils doivent au contraire se référer à des biens juridiques individuels. Si tel n'était pas le cas, les infractions de danger deviendraient des infractions de préjudice. À cet égard, Rodríguez Mourullo (1966, pp. 147, 148) estime qu'il n'est pas incompatible de qualifier une infraction à la fois d'infraction de danger et d'infraction de préjudice. Selon lui, lorsqu'un délit de danger est constitué, ce qui est en réalité protégé, c'est « la sécurité d'un autre bien juridique » ; ainsi, lorsque cette sécurité est affectée, le bien juridique protégé par la norme subit un préjudice, même si, pour cet autre bien, il n'en résulte qu'un danger.

<sup>19</sup> Comme l'indique Miró Llinares (2009, p. 33), le recours au principe d'autorité ne suffit pas non plus à justifier l'existence de cette infraction, car celle-ci n'est pas assimilable à l'injustice propre au délit de désobéissance à l'autorité.

<sup>20</sup> Arrêt de la Cour suprême du 4 janvier 1960 (TOL 4340754) et arrêt de la Cour suprême (Chambre pénale, 1re section) n° 893/2023, du 29 novembre (ROJ STS 5303/2023).

<sup>21</sup> Arrêt de la Cour suprême du 15 décembre 1961 (TOL 4337578).

<sup>22</sup> Arrêt de la Cour suprême du 15 octobre 1968 (TOL 4277375).

non seulement des lacunes en matière de protection, mais aussi un décalage entre la qualification pénale et le risque.

### 3.2. MOBILITÉ CONTEMPORAINE VS. NOTION PÉNALE DE CONDUITE

Les véhicules de mobilité personnelle (VMP), en particulier les trottinettes électriques, constituent aujourd'hui un mode de mobilité urbaine courant et ne font l'objet d'aucune réglementation administrative spécifique et homogène au niveau national<sup>23</sup>, malgré leur classification réglementaire en tant que véhicules<sup>24</sup>, ce qui les soumet aux dispositions générales du code de la route qui ne les excluent pas expressément.

D'un point de vue pénal, les VMP ne sont pas pris en compte<sup>25</sup>, dans la mesure où les infractions à la sécurité routière se limitent aux véhicules à moteur et aux cyclomoteurs. Toutefois, cette classification doit tenir compte des caractéristiques réelles du véhicule au moment des faits, indépendamment de celles initialement déclarées, de sorte que ceux dont la vitesse maximale dépasse 25 km/h ne peuvent être considérés comme des VMP, mais comme des cyclomoteurs, et peuvent alors être qualifiés d'instrument typique.

Dans ces cas, le conducteur du véhicule pourrait être l'auteur d'infractions à la sécurité routière, y compris celle de conduite sans permis, exigée pour les cyclomoteurs (art. 59 de la LSV), contrairement aux VMP (art. 22 bis du décret royal 2822/1998, du 23 décembre, approuvant le Règlement général des véhicules [RGV]). Lorsque l'utilisation de ces véhicules entraîne des conséquences préjudiciables, il convient d'appliquer les dispositions pénales relatives aux blessures ou à l'homicide par imprudence, sans que le retrait du permis de conduire ne soit applicable. La principale difficulté réside toutefois dans la détermination de la règle de prudence enfreinte, en l'absence d'un cadre réglementaire général applicable aux VMP (Andrés Domínguez, 2020, p. 19).

En définitive, l'émergence de nouveaux modes de mobilité et de moyens de déplacement qui ne sont pas pleinement intégrés dans le système normatif en vigueur soulève des tensions importantes dans le domaine de la sécurité routière. Leur utilisation engendre des risques<sup>26</sup>, auxquels le droit pénal n'apporte pas toujours une réponse adéquate, en raison des limites de la notion pénale de conduite, ce qui met en évidence l'opportunité de mettre en place, au moins dans le domaine du droit administratif, un cadre réglementaire plus cohérent avec la réalité actuelle de la circulation routière.

---

<sup>23</sup> Les VMP sont principalement réglementés par le décret royal n° 2822/1998 du 23 décembre, portant approbation du Règlement général des véhicules (RGV), plus précisément dans son article 22 bis et dans les annexes XX et XXI, ainsi que dans d'autres dispositions du texte lui-même. Le récent décret royal n° 52/2026 du 28 janvier, qui modifie le Règlement général sur les véhicules et le décret royal n° 2822/1998 du 23 décembre qui l'approuve, a actualisé le contenu de l'article 22 bis du Règlement général sur les véhicules, dans le but d'assurer la cohérence entre celui-ci et les annexes susmentionnées, dans le cadre de la réglementation du Registre des véhicules personnels légers. À la suite de cette dernière réforme, les VMP doivent disposer d'un certificat de circulation attestant le respect des exigences techniques, être inscrits au Registre national des véhicules et être munis d'une étiquette d'identification.

<sup>24</sup> Arrêt de la Cour suprême (Chambre pénale, 991e section) n° 120/2022, du 10 février (ROJ STS 572/2022), quatrième point de droit.

<sup>25</sup> *Ibid.*

<sup>26</sup> Les chiffres relatifs aux accidents de la route impliquant des VMP restent inférieurs à ceux correspondant aux véhicules à moteur, même si l'on observe une augmentation de ces derniers au cours de la période 2020-2024. À cet égard, on peut consulter le document « Principaux chiffres de l'accidentalité routière. Année 2024 », élaboré par la Direction générale de la circulation (DGT) et publié le 28 octobre 2025.

### 3.3. IMPACT DE L'AUTOMATISATION SUR LA NOTION PÉNALE DE CONDUITE

L'automatisation progressive de la conduite constitue une manifestation importante de la transformation de la mobilité contemporaine et pose des difficultés majeures pour la délimitation de la notion pénale de conduite.

L', le règlement (UE) n° 2144/2019 du Parlement européen et du Conseil du 27 novembre 2019, définit le véhicule automatisé comme un « véhicule à moteur conçu et construit pour se déplacer de manière autonome pendant certaines périodes sans surveillance continue de la part du conducteur, mais pour lequel l'intervention du conducteur reste attendue ou nécessaire » (art. 3.21). Et, par véhicule entièrement automatisé, « un véhicule à moteur conçu et construit pour se déplacer de manière autonome sans surveillance du conducteur » (art. 3.22). Ce dernier cas est celui que l'on désigne, dans certains contextes, sous le nom de « véhicule robotisé » (Montoro González et al., 2017).

Comme on peut le constater, il s'agit de véhicules dans lesquels, une fois un certain niveau d'automatisation atteint, les concepts de conducteur et de véhicule se confondent totalement. Cette situation, conjuguée à l'essor des systèmes d'intelligence artificielle (IA)<sup>27</sup>, soulève d'importantes questions pénales, notamment en matière de culpabilité et d'imputation de la responsabilité pénale en cas de survenance d'un résultat préjudiciable lors de leur utilisation.

Conformément au principe de culpabilité pénale— principe directeur du droit pénal<sup>28</sup>—, la commission d'un acte typique et illicite ne suffit pas à elle seule pour justifier l'imposition d'une peine ; il faut également qu'il y ait culpabilité (Binding, 2009, p. 5 ; Corcoy Bidasolo, 2024, p. 17 ; Mayer, 2007, p. 285)<sup>29</sup>. C'est ce qu'exigent les articles 5 et 10 du Code pénal en précisant que seules les actions ou omissions commises avec intention ou par imprudence sont pertinentes au regard du droit pénal (art. 10) et que, par conséquent, seules celles commises avec intention ou par imprudence sont passibles de peine (art. 5).

En vertu de la théorie de l'imputation objective, l'imputation de résultats préjudiciables exige la concomitance d'un comportement humain—actif ou par omission—qui enfonce une règle de prudence et qui présente un lien de causalité et normatif avec le résultat produit. Par conséquent, il ne faut pas se fonder ici uniquement sur le critère de la maîtrise des mécanismes de direction et de contrôle du véhicule pour parler de conduite, mais il convient d'y ajouter, en tant qu'exigence minimale de pertinence pénale, un critère supplémentaire de contrôle effectif du déplacement. L'irruption de ce type de véhicules représente un défi tant pour cette théorie que pour le verbe typique « conduire », car elle rend non seulement difficile l'identification du sujet concret qui accomplit

---

<sup>27</sup> Conformément à l' le règlement (UE) 2024/1689 du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2024, établissant des règles harmonisées en matière d'intelligence artificielle et modifiant les règlements (CE) n° 300/2008, (UE) n° 167/2013, (UE) n° 168/2013, (UE) 2018/858, (UE) 2018/1139 et (UE) 2019/2144 ainsi que les directives 2014/90/UE, (UE) 2016/797 et (UE) 2020/1828 (Règlement sur l'intelligence artificielle – RIA), les systèmes d'intelligence artificielle se caractérisent par leur capacité à fonctionner à différents niveaux d'autonomie, ainsi que par leur capacité à générer des résultats et des réponses par inférence à partir des informations qu'ils reçoivent.

<sup>28</sup> Arrêt de la Cour constitutionnelle (1re chambre) n° 44/1987, du 9 avril (BOE n° 107, du 5 mai 1987), point 2 des motifs, STC (1re chambre) n° 150/1989, du 25 septembre (BOE n° 250, du 18 octobre 1989), point 3 des motifs, Arrêt du Tribunal constitutionnel (Plénière) n° 150/1991, du 4 juillet (BOE n° 180, du 29 juillet 1991), point 4, Arrêt du Tribunal constitutionnel (1re chambre) n° 246/1991, du 19 décembre (BOE n° 13, du 15 janvier 1992), point 2, et Arrêt du Tribunal constitutionnel (Plénière) n° 59/2008, du 14 mai (BOE n° 135, du 4 juin 2008), point 11 des motifs.

<sup>29</sup> Le DPEJ définit la « culpabilité » comme « le dernier élément ou condition essentiel du délit, en tant que fondement de la peine, qui permet l'imputation pénale des faits à l'auteur ou au complice de ceux-ci ».

l'action, mais aussi, dans certains cas, la détermination de la question de savoir si l'on peut même parler de comportement humain.

L'expansion notable des véhicules dotés d'un certain niveau d'automatisation contraste toutefois avec le cadre juridique limité applicable à ce type de véhicules. Au-delà de certaines normes européennes, telles que celles citées précédemment et celles axées sur les systèmes de transport intelligents<sup>30</sup>, il n'existe pas encore, au niveau national, de réglementation spécifique pleinement adaptée à la conduite autonome. Cela malgré le fait que la DGT ait fait part de la préparation d'un projet de loi visant à modifier l' décret royal 1428/2003, du 21 novembre, qui approuve le Règlement général de la circulation (RGCir) pour l'application et le développement du texte de la loi sur la circulation routière, la circulation des véhicules à moteur et la sécurité routière, approuvé par le décret-loi royal 339/1990 du 2 mars, ainsi que du RGV, afin de les adapter à l'avènement des véhicules autonomes<sup>31</sup>.

Il existe actuellement six niveaux d'automatisation, définis par la Society of Automotive Engineers (SAE)<sup>32</sup>, qui présentent des implications importantes du point de vue pénal. Alors qu'aux niveaux initiaux (0 à 2), le conducteur conserve le contrôle effectif du véhicule, à partir du niveau 3, l'automatisation est déjà conditionnelle, puisque le véhicule est capable d'effectuer certaines actions sans surveillance constante du conducteur, même si ce dernier doit rester disponible pour intervenir<sup>33</sup>. Cette déconnexion du contrôle humain s'accroît aux niveaux 4 et 5, où la conduite s'effectue de manière autonome avec un contrôle humain résiduel, voire inexistant.

Dans la plupart des cas, les conséquences préjudiciables découlant de l'utilisation de cette catégorie de véhicules correspondront à des blessures ou à des homicides par imprudence. Lorsque le véhicule autonome est utilisé uniquement comme moyen de commettre une infraction, cela ne soulève pas de problèmes supplémentaires d'interprétation pénale, dans la mesure où l'infraction n'est pas la conséquence de la conduite autonome, mais d'une décision humaine d'utiliser le véhicule comme instrument (Amisano, 2025, p. 36). Il est en effet peu probable que le véhicule ait été programmé par le constructeur ou le développeur du système dans le but de causer un préjudice à des tiers et, par conséquent, que les conséquences préjudiciables puissent être imputées à l'un d'entre eux à titre de dol, ou du moins à titre de dol direct (Tejón Alcalá & García Cuenca, 2024, p. 400). En tout état de cause, si le véhicule était utilisé en toute connaissance de cause comme instrument pour commettre une infraction, en conservant à tout moment le contrôle jusqu'à la réalisation de l'objectif, l'infraction serait imputée à titre d'auteur direct à la personne qui le contrôlait (Quintero Olivares, 2017, p. 14).

En matière de conduite, et à la suite des réformes introduites par les lois organiques n° 2/2019 du 1er mars<sup>34</sup> et n° 11/2022 du 13 septembre, les cas d'imprudence grave et

---

<sup>30</sup> Il s'agit de la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil, du 7 juillet 2010, communément appelée directive ITS, qui définit les systèmes de transport intelligents, y compris ceux qui s'appliquent aux véhicules.

<sup>31</sup> Pour plus d'informations à ce sujet, voir : <https://www.dgt.es/muevete-con-seguridad/vehiculos-seguros/conduccion-automatizada/vehiculos-de-conduccion-automatizada/>

<sup>32</sup> Voir le document *J3016-202104 - Taxonomie et définitions des termes relatifs aux systèmes d'automatisation de la conduite pour les véhicules à moteur routiers*.

<sup>33</sup> À cet égard, le règlement (UE) 2019/2144 définit ce que l'on appelle le « système de surveillance de la disponibilité du conducteur » (*driver availability monitoring*), dont la fonction est d'évaluer si le conducteur est en mesure de prendre le contrôle du véhicule dans des situations concrètes.

<sup>34</sup> Ce règlement a notamment introduit, entre autres aspects, une notion objective de négligence grave, de sorte que, dans tous les cas, seront qualifiés de tels les comportements répondant à l'un des cas prévus à l'article 379 du Code pénal. En outre, une notion de négligence moins grave a été établie. À cet égard, sont qualifiées de négligence moins grave les situations dans lesquelles, pour la survenance du fait, la commission de l'une des infractions qualifiées de graves par la LSV, c'est-à-dire celles prévues à l'article 76 de la LSV, a été déterminante. Toutefois, la possibilité d'une appréciation par le juge était prévue, élément qui a été supprimé lors de la réforme ultérieure opérée par la loi organique n° 11/2022 du 13 septembre.

d'imprudence moins grave ont été objectivés aux articles 142.2 et 152.2 du Code pénal, de sorte que leur appréciation s'effectue désormais de manière automatique. Toutefois, cette conception de la négligence est difficilement applicable dans le domaine de la conduite autonome, étant donné que, en général, la négligence se rapporte au résultat préjudiciable. Le comportement de base consistant à enfreindre la règle de prudence (par exemple, conduire sous l'emprise de l'alcool) est volontaire, tandis que la survenance du préjudice est imputée à titre de faute (Teijón Alcalá & García Cuenca, 2024, p. 401).

La dimension générique de l'imprudence s'avère toutefois plus problématique. Contrairement aux infractions intentionnelles, pour lesquelles l'un des critères d'imputation est la prévisibilité effective du résultat, les infractions par imprudence se caractérisent par une prévisibilité purement potentielle. De plus, l'imprudence exige la violation d'un devoir objectif de prudence. Dans ce contexte d'automatisation, tout comme c'est le cas pour les VMP, l'une des principales difficultés réside dans la détermination de la norme de diligence enfreinte, puisqu'il n'existe ni normes juridiques générales ni critères découlant des connaissances et de l'expérience communes (*lex artis*), comme c'est le cas dans certaines activités professionnelles. En l'absence de critères préétablis, une piste possible consiste à se référer au comportement standard d'une personne responsable, ce qui, dans le domaine de la conduite automatisée, se traduirait par celui d'un usager avisé. Toutefois, dans ces cas de figure, la réponse peut varier tant en fonction de l'acteur impliqué (par exemple, le constructeur ou le programmeur du système) que d'autres facteurs, tels que l'utilisation de l'IA (Blanco Cordero, 2025, p. 10).

Cela étant dit, il apparaît clairement que les problèmes de responsabilité et d'imputation des résultats s'amplifieront à mesure que le niveau d'automatisation du véhicule augmentera, en particulier à partir du niveau 3. Aux niveaux 0, 1 et 2, où le conducteur conserve encore le contrôle principal du véhicule et la capacité d'intervenir immédiatement en cas de besoin, l'imputation de la responsabilité continuera d'être régie par le système traditionnel (Blanco Cordero, 2025, p. 7). Cependant, la situation se complique considérablement aux niveaux supérieurs, où le conducteur perd progressivement sa capacité à contrôler et à superviser les tâches de conduite et où l'IA joue un rôle important dans la prise de décision. Lorsque cela se produit, une série de questions se posent : qui agit, qui est responsable et dans quelle mesure le système était-il programmé pour anticiper les conséquences préjudiciables éventuelles ?

Dans ce domaine, la principale difficulté d'un point de vue pénal réside dans le déséquilibre existant entre le degré de complexité technologique du véhicule et les capacités réelles de l'utilisateur. Dans la plupart des cas, le conducteur ne dispose pas d'une connaissance effective du fonctionnement et des décisions prises par les systèmes automatisés, une méconnaissance qui s'accroît à mesure que le niveau d'automatisation du véhicule augmente. Dans ces conditions, exiger de l'individu qu'il agisse différemment face à une éventuelle défaillance du système— ou lui reprocher pénalement de ne pas avoir évité un résultat préjudiciable— peut s'avérer disproportionné, car cela lui impose un devoir d'anticipation et de contrôle qui dépasse clairement ses possibilités réelles d'action et de compréhension du risque.

En outre, la conduite autonome donne lieu à de multiples scénarios impliquant différents acteurs<sup>35</sup>, ce qui rend difficile de déterminer qui a effectué chaque tâche et, par conséquent, d'attribuer la responsabilité pénale, celle-ci pouvant se répartir entre tous les intervenants.

Bien que cette question nécessite une analyse plus approfondie, ce qui précède met en évidence que l'automatisation de la conduite dépasse les fondements traditionnels de la notion pénale de conduite, dans la mesure où le contrôle du déplacement, la

---

<sup>35</sup> À cet égard, les travaux de Quintero Olivares (2017) et de Blanco Cordero (2025) présentent un intérêt particulier.

compréhension du risque et la capacité réelle d'intervention n'incombent plus nécessairement au conducteur, ce qui exige de repenser cette notion.

### 3.4. LA TENTATIVE A-T-ELLE SA PLACE DANS LES INFRACTIONS À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE ?

Les infractions à la sécurité routière se caractérisent par le fait qu'elles sont principalement qualifiées d'infractions de simple activité, ce qui rend déjà difficile en soi d'apprécier la tentative<sup>36</sup>, en particulier la tentative achevée, car, en général, la réalisation de tous les actes constitutifs entraîne déjà la consommation de l'infraction (Muñoz Conde & García Arán, 2022, pp. 387, 395). Néanmoins, en principe, il n'y a aucun inconvénient à admettre la tentative inachevée de l'infraction (Acale Sánchez, 2002, pp. 37, 38).

À cette problématique s'ajoute le fait que la plupart des infractions à la sécurité routière exigent, pour que le comportement typique soit constitué, que l'action de conduire ait commencé. Ainsi, tant que cette action n'a pas effectivement commencé, le comportement relève, en règle générale, du domaine des actes préparatoires non punissables, car il n'existe pas, selon une partie de la jurisprudence, de point intermédiaire entre conduire et ne pas conduire<sup>37</sup>. Toutefois, dans certains cas, la tentative a été admise lorsque la prédisposition de l'auteur à commencer à conduire ressort sans équivoque du contexte circonstanciel<sup>38</sup>, ou lorsque le comportement adopté est déjà, *a priori*, de nature à produire le résultat<sup>39</sup>.

D'autre part, le fait que certaines infractions à la sécurité routière soient qualifiées d'infractions de danger abstrait introduit une difficulté supplémentaire dans la reconnaissance de la tentative, la frontière entre les fondements de ces deux figures étant particulièrement ténue<sup>40</sup>. En effet, tant la tentative (Muñoz Conde & García Arán, 2022, p. 382 ; Sola Reche, 2000, p. 310) que les infractions de danger abstrait<sup>41</sup> supposent un dépassement des barrières de protection, en sanctionnant des comportements en raison de leur dangerosité potentielle (Barbero Santos, 1973, p. 489).

Partant de ce qui précède, on peut affirmer que la viabilité de la tentative dans les infractions à la sécurité routière dépend de la manière dont le verbe typique « conduire » est défini sur le plan dogmatique, en particulier quant au moment où l'action de conduire

---

<sup>36</sup> La jurisprudence est réticente à admettre des formes imparfaites de manifestation dans les infractions de simple activité. C'est le cas de l'arrêt de la Cour suprême (Chambre pénale, 1re section) n° 889/2003, du 13 juin (TOL 4926579), point 6, et de l'arrêt de la Cour suprême (Chambre pénale, 1re section) n° 13/2018, du 16 janvier (RJ 2018\238), point 6.

<sup>37</sup> Arrêt de la Cour d'appel de GI (4e chambre) n° 690/2014, du 5 décembre (ROJ SAP GI 1190/2014).

<sup>38</sup> C'est ainsi que l'interprète l'arrêt SAP CA (4e section) n° 245/2018, du 19 juillet (ROJ SAP CA 1044/2018), en exposant un cas dans lequel le conducteur portait déjà le casque réglementaire et était en position de conduire lorsqu'il a été interpellé par la police.

<sup>39</sup> Arrêt de la Cour d'appel (SAP TF, deuxième section) n° 437/2010, du 25 novembre (ROJ SAP TF 2955/2010), premier point de droit. Dans cet arrêt, la tentative est admise dans un cas de conduite impossible, en raison de l'emplacement du véhicule, celui-ci ayant été mis en marche, ce qui permet d'apprécier une volonté sans équivoque d'entamer la conduite, bien que le déplacement n'ait finalement pas eu lieu.

<sup>40</sup> L'arrêt de la Cour suprême (Chambre pénale, première section) n° 48/2020, du 11 février (ROJ STS 386/2020) précise que la structure des infractions de danger est assimilable à celle de la tentative inappropriée. C'est pourquoi admettre que la tentative soit applicable à ce type d'infractions revient à punir « la tentative de la tentative » ou « le risque du risque ».

<sup>41</sup> On a tenté de justifier la répression des infractions de danger abstrait en s'appuyant sur le principe de précaution, qui s'oppose au principe de prévention. En vertu du principe de précaution, ce qui importe, c'est le soupçon qu'une activité comporte des risques graves et irréversibles, tandis que, selon le principe de prévention, c'est la prévisibilité de la survenance d'un risque qui est déterminante (Cerezo Mir, 2002, p. 61). Ce même auteur estime toutefois qu'il ne faudrait pas recourir au principe de précaution pour justifier l'élargissement du champ de l'incrimination, car le simple soupçon ne devrait pas servir de fondement à une responsabilité pénale (p. 62).

est considérée comme ayant commencé, c'est-à-dire lorsque les actes exécutoires liés à la conduite sont engagés. La clé pour déterminer à quel moment un acte préparatoire devient un acte exécutoire réside dans le fait que l'action vise la réalisation du verbe régissant le comportement typique<sup>42</sup>, en l'occurrence « conduire ».

Pour trancher cette question, la Cour suprême a élaboré une série de critères visant à délimiter la frontière entre les actes préparatoires non punissables et les actes exécutoires<sup>43</sup>, en tenant compte de la manifestation de l'intention criminelle et de l'existence d'un lien immédiat entre le comportement adopté et la réalisation de l'infraction. Dans cette perspective, ce n'est que lorsque l'action menée vise sans équivoque la réalisation de l'élément constitutif de l'infraction et s'inscrit dans un processus d'exécution proche de la réalisation de l'infraction que l'on peut affirmer le début des actes exécutoires.

En appliquant ces critères aux infractions à la sécurité routière, on considère que le sujet entame les actes exécutoires lorsqu'il manifeste une volonté sans équivoque de commencer à conduire et, en outre, qu'il existe un lien immédiat — tant spatial que temporel — entre cette intention et la mise en marche éventuelle du véhicule, de sorte que, si l'action se poursuivait sans interruption, l'infraction typique serait commise et le comportement serait, d'un point de vue préalable, de nature à générer la situation typique de danger. Dans de tels cas, on pourrait constater l'existence d'une tentative punissable.

#### 4. ÉLÉMENTS CLÉS POUR UN ÉVENTUEL NOUVEAU CONCEPT PÉNAL DE LA CONDUITE

De l'analyse effectuée, on peut conclure, en premier lieu, que le modèle typique actuel de la conduite s'avère insuffisant pour couvrir des cas, de plus en plus fréquents, qui s'écartent du schéma classique — centré sur la traction mécanique et le déplacement effectif sur la voie publique —, mais qui, néanmoins, constituent des situations de risque auxquelles il convient de prêter attention. C'est pourquoi il serait opportun de redéfinir l'action typique de conduire sous plusieurs angles.

La première concerne le verbe typique « conduire » lui-même. Comme cela a été exposé, conduire consiste, au sens pénal, à actionner les mécanismes de direction et de contrôle d'un véhicule automoteur sur la voie publique. Cette définition exclut des cas qui peuvent pourtant comporter un risque important pour la sécurité routière, dont la protection est la raison d'être des infractions à la sécurité routière, comme le fait de pousser un véhicule à moteur dont le moteur est à l'arrêt. Or, si l'objectif des infractions à la sécurité routière est précisément d'atténuer le risque inhérent à la circulation des véhicules et, ce faisant, de protéger des biens juridiques tels que la vie et l'intégrité physique des usagers de la route, il convient de se demander si une définition strictement technique répond de manière adéquate à cette fonction de protection.

En ce qui concerne les VMP, il convient de reconsidérer leur exclusion en tant qu'instruments typiques. Comme indiqué précédemment, la qualification de cette catégorie de véhicules doit tenir compte des caractéristiques qu'ils présentent au moment des faits ; par conséquent, si ces caractéristiques correspondent à celles d'un cyclomoteur, il devra être qualifié comme tel et, par conséquent, pourra constituer un instrument typique. Or, compte tenu de l'hétérogénéité de la catégorie des VMP — qui regroupe des véhicules très divers les uns par rapport aux autres —, il convient d'envisager au préalable une révision et une délimitation conceptuelle de celle-ci. Ce n'est qu'une fois cette tâche accomplie que les VMP représentant un risque significatif pour la sécurité routière pourront être inclus, à juste titre, dans une catégorie typique. Cela apportera non seulement une sécurité juridique, mais constituera également une garantie du principe de légalité. Ainsi, l'intégration de certains VMP en tant qu'instruments typiques, fondée sur

---

<sup>42</sup> Arrêt de la Cour suprême (Chambre pénale, 1re section) n° 428/2016, du 19 mai (ROJ STS 2273/2016).

<sup>43</sup> *Ibid.*

des critères objectifs préalablement définis, ne constituerait pas une interprétation par analogie de la qualification pénale incompatible avec le principe de légalité.

D'autre part, l'apparition de véhicules automatisés ou équipés de systèmes de conduite autonome soulève des problèmes spécifiques concernant la culpabilité et l'imputation de la responsabilité pénale en cas de conséquences préjudiciables résultant de leur utilisation. Dans ces cas, il ne suffit pas de limiter la notion de « conduire » à la seule manipulation physique des mécanismes de direction et de contrôle, car le contrôle effectif du déplacement revêt une importance particulière. Toutefois, l'application de ce critère se heurte à l'opacité technologique propre à certains systèmes d'intelligence artificielle et à la complexité introduite par les niveaux d'automatisation les plus élevés, raisons pour lesquelles il est difficile d'attribuer une responsabilité pénale sans recourir à des interprétations extensives, et d'apporter une réponse définitive et généralisable.

De même, il est indispensable d'aborder la problématique de la tentative dans les infractions à la sécurité routière, étant donné que la plupart d'entre elles sont qualifiées d'infractions de simple activité et de danger abstrait. Dans les premiers, le rejet traditionnel de la tentative s'est justifié par l'inexistence d'une phase intermédiaire entre le début de l'action et son achèvement, tandis que, dans les seconds, la difficulté réside dans la frontière ténue entre le fondement de la répression de la tentative et le fondement même des infractions de danger abstrait. Toutefois, cette position mérite d'être réexaminée, étant donné que la jurisprudence a également mis en évidence l'existence de cas dans lesquels la simple tentative de conduire constitue déjà un danger objectif pour la sécurité routière, en particulier lorsqu'il s'agit de conduite sous l'emprise de l'alcool ou d'autres substances.

D'où la nécessité d'établir des critères normatifs uniformes permettant de déterminer à quel moment un comportement, même s'il s'agit d'un simple acte préparatoire, acquiert une pertinence pénale en tant que tentative, évitant ainsi des interprétations extensives contraires au principe de légalité. L'intégration d'éléments objectifs — tels que la mise en marche du moteur, la position du véhicule sur la chaussée ou la disposition de l'individu à se mettre en route — contribuerait à une plus grande sécurité juridique.

Enfin, il est suggéré d'harmoniser l'infraction typique de la conduite avec les concepts administratifs figurant dans la réglementation en matière de sécurité routière, principalement ceux contenus dans la LSV, le RGCir et le RGV, afin d'éviter les divergences d'interprétation. Cette harmonisation permettrait d'interpréter de manière systématique les infractions à la sécurité routière, notamment en ce qui concerne les auteurs, les instruments typiques et les espaces de circulation.

En définitive, les cas évoqués révèlent la nécessité de revoir et de redéfinir l'infraction de conduite, en tenant compte des défis posés par l'évolution technologique et la transformation des moyens de déplacement. L'exclusion, quasi automatique, de certains cas tels que la poussée de véhicules dont le moteur n'est pas en marche ou l'utilisation des VMP, met en évidence un cadre normatif qui, dans de nombreux cas, ne correspond ni au risque réel, ni à la finalité préventive du droit pénal, ni même à l'approche traditionnelle adoptée par cette branche de l'ordre juridique en matière de sécurité routière. C'est pourquoi il est proposé de repenser ce concept, de manière à y intégrer des critères fonctionnels et technologiques fondés sur le contrôle effectif du déplacement et sur le potentiel de nuisance du comportement, au-delà du modèle classique de traction mécanique. Cette refonte permettra d'adapter dogmatiquement les infractions à la sécurité routière à la réalité sociale, garantissant ainsi une protection plus efficace de la sécurité routière et, par conséquent, d'autres biens juridiques, tels que la vie et l'intégrité physique.

## 5. RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- Acale Sánchez, M. (2002). Les infractions de simple activité. *Revue de droit pénal et d' t de criminologie*, (10), 11-45.
- Amisano, M. (2025). Les défis du droit pénal postmoderne : les voitures autonomes et le régime des contraventions dans l'ordre juridique italien. *Revue pénale*, (55), 31-44.
- Andrés Domínguez, A. C. (2020). Question controversée : les véhicules de mobilité personnelle, un instrument typique d'une infraction à la sécurité routière ? *Études pénales et criminologiques*, XL.
- Barbero Santos, M. (1973). Contribution à l'étude des infractions de danger abstrait. *Annuaire de droit pénal et de sciences pénales*, (3), 487-498.
- Binding, K. (2009). La culpabilité en droit pénal. B de F.
- Blanco Cordero, I. (2025). Véhicules autonomes et responsabilité pénale : défis pour l'imputation des résultats préjudiciables. *Revue générale de droit pénal*, (44).
- Cámara Arroyo, S., & Teijón Alcalá, M. (2022). Le refus de se soumettre aux tests d'alcoolémie et de dépistage de stupéfiants. Une analyse des questions les plus controversées. *Annuaire de droit pénal et des sciences pénales*, 75(1), 205-301.
- Cerezo Mir, J. (2002). Les infractions de danger abstrait dans le domaine du droit pénal du risque. *Revue de droit pénal et de criminologie*, (10), 47-72.
- Corcoy Bidasolo, M. (2024). Principe de culpabilité. En particulier : responsabilité pour l'acte et nature du résultat. Dans M. Corcoy Bidasolo, V. (dir.) Gómez Martín, J. C. Hortal Ibarra, & V. (coord.) Valiente Ivañez (éd.), *Le principe de la responsabilité pénale pour l'acte* (pp. 17-27). Agence nationale du Journal officiel de l'État.
- García Arroyo, C. (2022). Sur la notion de bien juridique. Considérations particulières sur les biens juridiques supra-individuels et institutionnels. *Revue électronique de science pénale et de criminologie (RECPC)*, (24-12), 1-45.
- Hefendehl, R. (2001). Le droit pénal doit-il se préoccuper des risques futurs ? Biens juridiques collectifs et infractions de danger abstrait. *Annales de droit. Université de Murcie*, (19), 147-158.
- Hormazábal Malarée, H. (1991). Le bien juridique et l'État social et démocratique de droit. PPU.
- Mayer, M. E. (2007). Droit pénal. Partie générale. B de F.
- Miró Llinares, F. (2009). Le droit pénal routier « moderne » et la pénalisation de la conduite sans permis. *InDret : Revue d'analyse du droit*, (3), 1-54.
- Miró Llinares, F. (2020). Ce qui reste (et doit rester) du bien juridique en droit pénal. Dans J. L. González Cussac & J. León Alapont (dir.), *Études juridiques à la mémoire de la professeure Elena Górriz Royo* (pp. 599-620). Tirant lo Blanch.

- Montoro González, L., Martí-Belda Bertolín, A., Lijarcio, I., Bosó, P., López, C., Viladrich i Castellanas, R., & Suárez Reyes, J. (2017). Voiture autonome, sécurité routière et formation des conducteurs.
- Muñoz Conde, F., & García Arán, M. (2022). Droit pénal. Partie générale (11e éd.). Tirant lo Blanch.
- Orts Berenguer, E., & González Cussac, J. L. (2023). Recueil de droit pénal. Partie générale (10e éd.). Tirant lo Blanch.
- Polaino Navarrete, M. (2019). Protection des biens juridiques et confirmation de la validité de la norme : deux fonctions incompatibles ? Dans G. Jakobs, M. Polaino Navarrete et M. Polaino-Orts (dir.), Bien juridique, validité de la norme et préjudice social (pp. 38-64). Editions Nueva Jurídica.
- Quintero Olivares, G. (2017). La robotique face au droit pénal : le vide juridique face aux dérives incontrôlées. *Revue électronique d'études pénales et de sécurité (REEPS)*, (1).
- Rodríguez Mourullo, G. (1966). L'omission de secours dans le Code pénal. Éditions Tecnos.
- Sola Reche, E. (2000). Fondement de la répression de la tentative et prototype de l'injustice pénale. *Annales de la Faculté de droit. Université de La Laguna*, (17), 309-336.
- Teijón Alcalá, M. (2024). Le bien juridique protégé dans les infractions à la sécurité routière : vers un modèle de fonctionnalisme systémique. *Logos : Revue scientifique du Centre universitaire de la Garde civile*, (2), 303-324. Teijón Alcalá, M., & García Cuenca, L. (2024). La responsabilité pénale dans les cas d'accidents provoqués par des véhicules à conduite autonome.
- Dans M. Teijón Alcalá (dir.), *La poursuite pénale des infractions routières : aspects pratiques* (pp. 380-413). La Ley.

## **6. LÉGISLATION ET JURISPRUDENCE**

### **6.1. LÉGISLATION**

#### **6.1.1. Européenne**

Directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 établissant un cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le secteur du transport routier et pour les interfaces avec d'autres modes de transport (JOUE n° 207 du 6 août 2010).

Règlement (UE) 2019/2144 du Parlement européen et du Conseil du 27 novembre 2019 relatif aux exigences en matière de réception par type des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques destinés à ces véhicules, en ce qui concerne leur sécurité générale et la protection des occupants des véhicules et des usagers vulnérables de la route, modifiant le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant les règlements (CE) n° 78/2009, (CE) n° 79/2009 et (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil, ainsi que les règlements (CE) n° 631/2009, (UE) n° 406/2010, (UE) n° 672/2010, (UE) n° 1003/2010, (UE) n° 1005/2010, (UE) n° 1008/2010, (UE) n° 1009/2010, (UE) n° 19/2011, (UE) n° 109/2011, (UE) n° 458/2011, (UE) n° 65/2012, (UE) n° 130/2012, (UE) n° 347/2012, (UE) n° 351/2012, (UE) n° 1230/2012 et (UE) 2015/166 de la Commission (JOUE n° 325 du 16 décembre 2019).

Règlement (UE) n° 2024/1689 du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2024 établissant des règles harmonisées en matière d'intelligence artificielle et modifiant les règlements (CE) n° 300/2008, (UE) n° 167/2013, (UE) n° 168/2013, (UE) 2018/858, (UE) 2018/1139 et (UE) 2019/2144 ainsi que les directives 2014/90/UE, (UE) 2016/797 et (UE) 2020/1828 (JOUE n° 1689 du 12 juillet 2024).

### 6.1.2. Législation nationale

Ordonnance royale de Charles III, du 11 juin 1787 (loi XVI du titre XIV, « De l'usage des chaises, des bras, des voitures et des litières », du livre VI de la Novísima Recopilación).

Loi du 9 mai 1950 relative à l'utilisation et à la circulation des véhicules à moteur (BOE n° 130 du 10 mai 1950).

Loi organique n° 10/1995 du 23 novembre relative au Code pénal (BOE n° 281 du 24 novembre 1995).

Décret royal n° 2822/1998 du 23 décembre, portant approbation du règlement général sur les véhicules (BOE n° 22 du 26 janvier 1999).

Décret royal n° 1428/2003 du 21 novembre, portant approbation du Règlement général de la circulation pour l'application et la mise en œuvre du texte articulé de la loi sur la circulation routière, la circulation des véhicules à moteur et la sécurité routière, approuvé par le décret-loi royal n° 339/1990 du 2 mars (BOE n° 306 du 23 décembre 2003).

Décret royal législatif n° 6/2015 du 30 octobre, portant approbation du texte refondu de la loi sur la circulation routière, la circulation des véhicules et la sécurité routière (BOE n° 261 du 31 octobre 2015).

Loi organique n° 2/2019, du 1er mars, modifiant la loi organique n° 10/1995, du 23 novembre, relative au Code pénal, en matière d'imprudence au volant de véhicules à moteur et de cyclomoteurs et de sanction en cas de délit de fuite (BOE n° 53, du 2 mars 2019).

Loi organique n° 11/2022 du 13 septembre modifiant le Code pénal en matière de conduite imprudente de véhicules à moteur ou de cyclomoteurs (BOE n° 221 du 14 septembre 2022).

Décret royal n° 52/2026, du 28 janvier, modifiant le Règlement général sur les véhicules et le décret royal n° 2822/1998, du 23 décembre, qui l'approuve, afin de réglementer le Registre des véhicules particuliers légers (BOE n° 27, du 30 janvier 2026).

## 6.2. JURISPRUDENCE

### 6.2.1. TC

Arrêt du Tribunal constitutionnel (1re chambre) n° 44/1987, du 9 avril (Journal officiel n° 107, du 5 mai 1987).

Arrêt de la Cour constitutionnelle (Plénière) n° 105/1988, du 8 juin (BOE n° 152, du 25 juin 1988).

Arrêt du Tribunal constitutionnel (1re chambre) n° 150/1989, du 25 septembre (Journal officiel n° 250, du 18 octobre 1989).

Arrêt du Tribunal constitutionnel (Plénière) n° 150/1991, du 4 juillet (BOE n° 180, du 29 juillet 1991).

Arrêt du Tribunal constitutionnel (1<sup>re</sup> chambre) n° 246/1991, du 19 décembre (Journal officiel n° 13, du 15 janvier 1992).

Arrêt du Tribunal constitutionnel (Plénière) n° 55/1996, du 28 mars (Journal officiel n° 102, du 27 avril 1996).

Arrêt du Tribunal constitutionnel (Plénière) n° 24/2004, du 24 février (Journal officiel n° 74, du 26 mars 2004).

Arrêt du Tribunal constitutionnel (Plénière) n° 59/2008, du 14 mai (BOE n° 135, du 4 juin 2008).

### **6.2.2. TS**

Arrêt de la Cour suprême du 4 janvier 1960 (TOL 4340754).

Arrêt de la Cour suprême du 15 décembre 1961 (TOL 4337578).

Arrêt de la Cour suprême du 15 octobre 1968 (TOL 4277375).

Arrêt de la Cour suprême (Chambre pénale, 1<sup>re</sup> section) n° 889/2003, du 13 juin (TOL 4926579).

Arrêt de la Cour suprême (Chambre pénale, 1<sup>re</sup> section) n° 428/2016, du 19 mai (ROJ STS 2273/2016).

Arrêt de la Cour suprême (Chambre pénale, 991<sup>e</sup> section) n° 419/2017, du 8 juin (ROJ STS 2351/2017).

Arrêt de la Cour suprême (Chambre pénale) n° 436/2017, du 15 juin (ROJ STS 2421/2017).

Arrêt de la Cour suprême (Chambre pénale, 1<sup>re</sup> section) n° 13/2018, du 16 janvier (RJ 2018\238).

Arrêt de la Cour suprême (Chambre pénale, 1<sup>re</sup> section) n° 48/2020, du 11 février (ROJ STS 386/2020).

Arrêt de la Cour suprême (Chambre pénale, 991<sup>e</sup> section) n° 120/2022, du 10 février (ROJ STS 572/2022).

Arrêt de la Cour suprême (Chambre pénale, 1<sup>re</sup> section) n° 893/2023, du 29 novembre (ROJ STS 5303/2023).

### **6.2.3. Tribunaux de province**

Arrêt de la Cour d'appel de Madrid (1<sup>re</sup> section) n° 74/1999, du 5 février (ROJ SAP M 1475/1999).

SAP TF (2<sup>e</sup> chambre) n° 314/2001, du 23 mars (ROJ SAP TF 761/2001).

SAP TF (2<sup>e</sup> section) n° 437/2010, du 25 novembre (ROJ SAP TF 2955/2010).

SAP M (2<sup>e</sup> chambre) n° 293/2014, du 8 mai (ROJ SAP M 7026/2014).

SAP GI (4e chambre) n° 690/2014, du 5 décembre (ROJ SAP GI 1190/2014).

SAP TF (2e chambre) n° 174/2015, du 20 avril (ROJ SAP TF 2253/2015).

SAP B (10e chambre) n° 777/2016, du 15 novembre (ROJ SAP B 11782/2016).

SAP CA (4e chambre) n° 245/2018, du 19 juillet (ROJ SAP CA 1044/2018).