



2018

IBC  BAC | Insurance Bureau of Canada  
Bureau d'assurance du Canada

Assurance automobile des véhicules automatisés  
Préparons-nous pour la  
mobilité de l'avenir

# À propos du Bureau d'assurance du Canada (BAC)

Le BAC représente les sociétés privées d'assurance de dommages du Canada. Au Canada, les assureurs émettent des contrats d'assurance automobile, habitation et entreprise pour plus de 54 milliards de dollars en primes directes. Les membres du BAC assument environ 86 % de ce volume de primes. En 2016, l'industrie de l'assurance a versé plus de 8,3 milliards de dollars en taxes et impôts au Canada.

# Sommaire

Des véhicules dotés de capacités entièrement automatisées circuleront bientôt sur les routes du Canada. À l'heure actuelle, les contrats d'assurance automobile prescrits par les lois provinciales reposent sur le principe que l'erreur humaine est la principale cause des collisions de véhicules automobiles. Mais, à mesure que les humains céderont le contrôle de la conduite à une technologie automatisée, les collisions seront de plus en plus causées par un mauvais fonctionnement du produit.

Ce transfert de la responsabilité des collisions des humains à la technologie automatisée implique que bien des personnes blessées devront tenter une procédure en responsabilité du fait du produit afin d'être indemnisées. Les litiges en responsabilité du fait du produit sont beaucoup plus complexes et prennent des années de plus à régler que les réclamations traditionnelles en matière de responsabilité automobile. Les délais plus longs retarderont l'indemnisation de nombreuses personnes qui utilisent des véhicules automatisés ou qui sont blessées lors d'une collision impliquant un véhicule automatisé.

Des changements doivent être apportés aux contrats d'assurance automobile du Canada et aux lois connexes pour que les personnes blessées dans des collisions impliquant des véhicules automatisés soient indemnisées équitablement et rapidement.

Le présent document d'orientation décrit le cadre d'assurance des véhicules automatisés recommandé par le Bureau d'assurance du Canada (BAC) pour répondre aux besoins des véhicules automatisés et de leurs utilisateurs. Le cadre de travail comporte deux volets :

- 1. Une police d'assurance intégrale couvrant la négligence du conducteur et la technologie automatisée :** L'assureur du véhicule automatisé indemniserait les personnes blessées si le véhicule automatisé causait une collision, peu importe si le conducteur ou la technologie automatisée était aux commandes.
- 2. Une entente de partage de données avec les constructeurs, les propriétaires et les assureurs des véhicules :** L'entente de partage de données aiderait à déterminer la cause d'une collision, si le véhicule était en mode manuel ou automatisé au moment de la collision et l'interaction du conducteur du véhicule avec la technologie automatisée.

Puisque la technologie est un élément important de la conduite d'un véhicule automatisé, le BAC recommande également l'adoption de nouvelles normes fédérales de sécurité pour la technologie des véhicules et leur cybersécurité.

# Introduction

Au cours des prochaines années, des véhicules entièrement automatisés circuleront sur les routes du Canada. Plusieurs constructeurs de véhicules prévoient mettre des véhicules automatisés sur le marché au début des années 2020. Ces véhicules révolutionneront le transport des personnes et des marchandises.

Les Canadiens passent environ 5 milliards d'heures par année au volant d'un véhicule,<sup>1</sup> ce qui occasionne environ 2 000 décès et plus de 160 000 blessures annuellement.<sup>2</sup> Les véhicules automatisés pourraient modifier cette tendance. Ils pourraient rendre les routes plus sécuritaires, accroître la mobilité et réduire la congestion routière et les émissions. Selon le Conference Board du Canada, les Canadiens pourraient épargner 65 milliards de dollars par année, soit 37,4 milliards de dollars pour les frais associés aux collisions, 20 milliards de dollars en gain de temps, 2,6 milliards de dollars en carburant et 5 milliards de dollars grâce à la réduction de la congestion.<sup>3</sup>

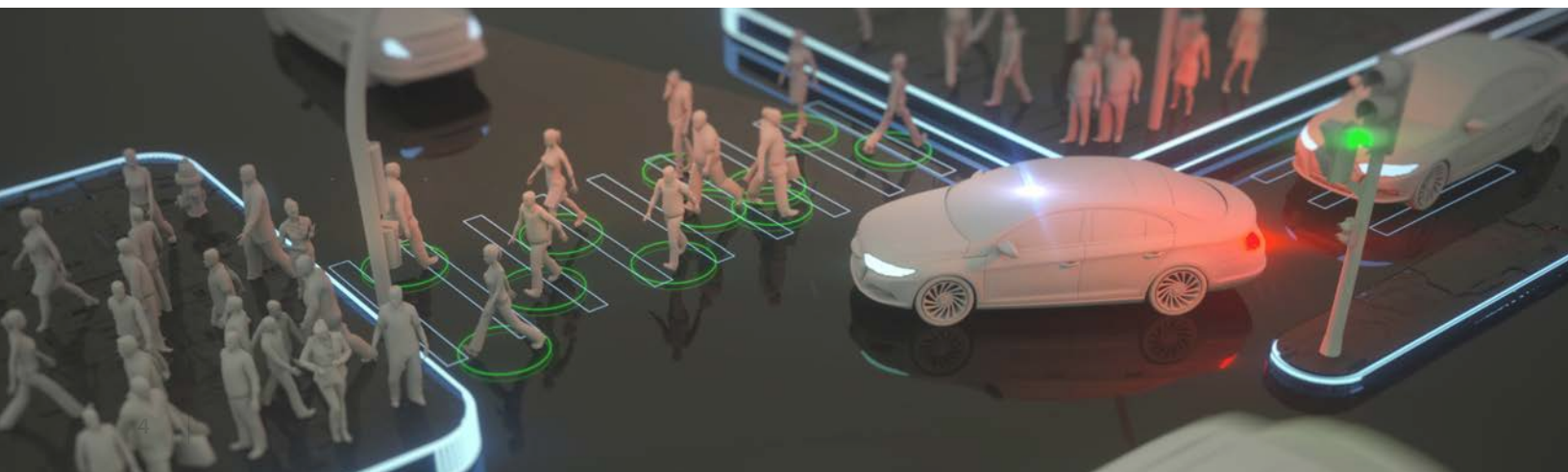
Étant donné que ces avantages sont conformes aux objectifs des politiques publiques, les gouvernements du monde entier accueillent favorablement l'arrivée des véhicules automatisés. Au Canada, tous les ordres de gouvernement et le secteur privé examinent cette technologie sous l'angle du développement économique, de la mobilité, de la sécurité routière et de l'environnement.

Bien qu'elle puisse avoir des avantages pour la population, la technologie comporte également des risques, surtout lorsqu'un véhicule automatisé est impliqué dans une collision. Les gouvernements et les organismes de réglementation de l'assurance ont la responsabilité de gérer ces risques afin d'assurer le maintien de la sécurité publique et l'indemnisation équitable et rapide des personnes blessées dans un accident.

<sup>1</sup> Le Conference Board du Canada. *Les véhicules automatisés : l'avènement de la prochaine technologie perturbatrice*. 2015.

<sup>2</sup> Transports Canada. 2016.

<sup>3</sup> Le Conference Board du Canada. *Les véhicules automatisés : l'avènement de la prochaine technologie perturbatrice*. 2015.

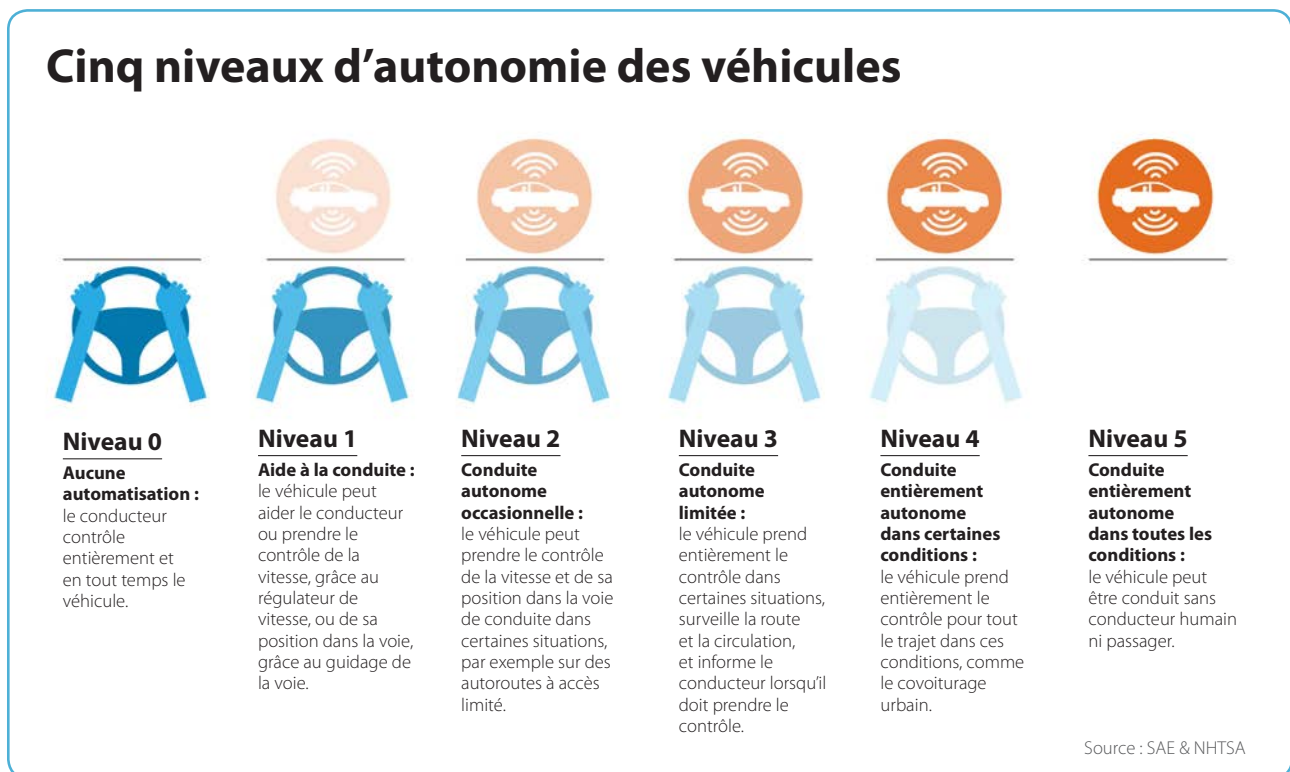


# Déploiement prévu des véhicules automatisés

Les véhicules automatisés sont équipés de technologies qui facilitent ou contrôlent les systèmes de conduite sans intervention humaine directe. La National Highway Traffic Safety Administration du département des Transports des États-Unis définit les véhicules entièrement automatisés comme suit :

Les véhicules conduits sans intervention directe du conducteur pour contrôler la direction, l'accélération et le freinage, et qui sont conçus de façon à ce que le conducteur n'ait pas à surveiller constamment la route pendant que le véhicule circule en mode de conduite autonome.<sup>4</sup>

La Society of Automotive Engineers (SAE) a créé des niveaux d'assistance et d'automatisation pour les véhicules. Les cinq niveaux vont de la conduite assistée à l'automatisation complète.

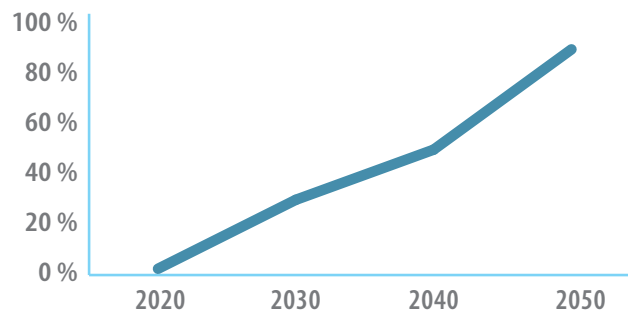


(Image propriété de : Governors Highway Safety Association)

<sup>4</sup> National Highway Traffic Safety Administration. *U.S. Department of Transportation Releases Policy on Automated Vehicle Development*. NHTSA 14-13. Mai 2013.

Les constructeurs de véhicules et les fournisseurs de technologie s'empressent de pénétrer le marché des véhicules automatisés. Nissan prévoit offrir des véhicules automatisés dans les années 2020. Volvo, en partenariat avec Uber, prévoit les mettre en marché d'ici 2021. Ford prévoit offrir des véhicules qui pourront fonctionner sans intervention humaine et sans volant ni pédale d'accélérateur ou de frein d'ici 2021.

### Véhicules automatisés en pourcentage du total des ventes de véhicules



Source :  
Graphique du BAC,  
d'après les données  
de la Victoria  
Transportation  
Policy Institute

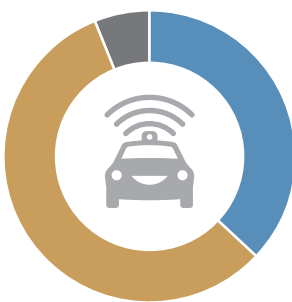
Malgré ces projets, il faudra probablement des années avant que les véhicules automatisés soient largement utilisés. Les particuliers et les entreprises devront remplacer leurs véhicules actuels et les véhicules automatisés devront devenir plus abordables. Le Victoria Transportation Policy Institute prévoit que ce ne sera que dans les années 2040 que les véhicules automatisés représenteront 50 % des ventes de véhicules neufs.

Le BAC a récemment mené un sondage national dont les résultats suggèrent qu'en dépit du scepticisme des consommateurs à l'égard des véhicules automatisés, cette technologie a un potentiel considérable. Seulement 37 % des Canadiens disent que l'utilisation d'un véhicule automatisé les intéresse. Cependant, 54 % des personnes de la génération du millénaire disent souhaiter utiliser ces véhicules lorsqu'ils seront sur le marché. En outre, 50 % des Canadiens s'entendent pour dire que la sécurité routière s'améliorera lorsque tous les véhicules seront automatisés.<sup>5</sup>

Peu importe si leur adoption est lente au début, il ne fait aucun doute qu'un certain nombre de Canadiens et d'entreprises utiliseront des véhicules automatisés dans un proche avenir.

#### Intérêt à utiliser un véhicule automatisé

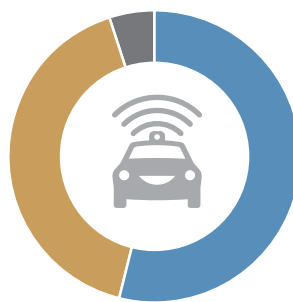
(Tous les répondants)



- **OUI** | 37 %
- **NON** | 57 %
- **INCERTAIN** | 6 %

#### Intérêt à utiliser un véhicule automatisé

(18 à 34 ans)



- **OUI** | 54 %
- **NON** | 41 %
- **INCERTAIN** | 5 %

#### Perception de la sécurité routière

Tous les véhicules sont automatisés



- **PLUS SÉCURITAIRE** | 50 %
- **DANGEREUX** | 32 %
- **AUCUN CHANGEMENT** | 19 %

<sup>5</sup> Le BAC a mené une étude en ligne à l'échelle nationale auprès de 1 200 résidents canadiens âgés de 18 ans ou plus, entre le 5 et le 23 février 2018. La marge d'erreur d'un échantillon aléatoire de 2 000 personnes serait de  $\pm 2,83$  %, 19 fois sur 20. Toutes les enquêtes par sondage peuvent être assujetties à de multiples sources d'erreur.

# Assurance automobile au Canada

En Alberta, en Ontario et au Canada atlantique, où les assureurs du secteur privé offrent l'assurance automobile, les contrats d'assurance automobile prescrits par les lois provinciales sont conçus pour veiller à ce que les personnes blessées dans des collisions soient indemnisées équitablement et rapidement. Cette indemnisation équitable et rapide est obtenue grâce à une combinaison d'une indemnisation versée par l'assureur de la personne blessée et, le cas échéant, d'une action en responsabilité civile ou délictuelle contre le conducteur responsable de la collision. Dans ces provinces, les conducteurs doivent obtenir la couverture d'assurance automobile suivante pour les blessures :

- **indemnités d'accident (sauf à Terre-Neuve-et-Labrador); et**
- **garantie de responsabilité civile.**

Les indemnités d'accident servent à payer les traitements, les soins et le remplacement du revenu pour aider la personne blessée à se rétablir. Elles sont aussi appelées « indemnités d'accident sans égard à la responsabilité » parce que l'assureur de la personne blessée l'indemniserait, peu importe qui a causé la collision.

L'assurance responsabilité civile protège une personne contre les coûts des blessures qu'elle a causées à une autre personne lors d'une collision. La personne qui n'a pas causé la collision a le droit de poursuivre la personne responsable de tout ce qui n'est pas couvert par les indemnités d'accident.

## L'environnement changeant de l'assurance

Le BAC prévoit que le déploiement des véhicules automatisés aura une incidence sur tous les contrats d'assurance automobile et les lois connexes de quatre façons.

- 1. Il y aura moins de collisions, mais la technologie des véhicules automatisés rendra les réparations et le remplacement plus coûteux :** Dans une étude menée aux États-Unis, KPMG prévoit qu'au cours de la prochaine décennie, les technologies automatisées réduiront la fréquence des collisions de 35 % à 40 %. Toutefois, puisque la technologie des véhicules automatisés est coûteuse, KPMG prévoit que les coûts de réparation augmenteront de 25 % à 30 %.<sup>6</sup>
- 2. L'utilisation des véhicules comportera de nouveaux risques :** Le Service de recherche du Parlement européen a identifié les risques qui émergeront avec le déploiement des véhicules automatisés. Ces risques comprennent les défaillances de logiciels et de réseaux, les choix de programmation, le piratage informatique et le cybercrime, et le défaut d'installer ou de mettre à jour les logiciels.<sup>7</sup>
- 3. Les véhicules enregistreront des quantités importantes de données :** Les véhicules seront équipés de capteurs complexes capables de surveiller et d'enregistrer les activités des véhicules. Selon Deloitte, ces données seront plus fiables que les renseignements déclarés ou recueillis par les humains pour l'évaluation des risques, la tarification de l'assurance automobile, la gestion des réclamations et la détection de la fraude.<sup>8</sup>
- 4. La responsabilité des collisions passera du conducteur à la technologie automatisée :** La National Highway Traffic Safety Administration des États-Unis affirme que l'erreur humaine est la principale cause de plus de 90 % des collisions. À mesure que les véhicules automatisés transféreront la responsabilité aux constructeurs de véhicules et aux fournisseurs de technologie, il y aura de plus en plus de poursuites en responsabilité du fait produit.<sup>9</sup>

<sup>6</sup> KPMG. *Marketplace of Change: Automobile Insurance in the Era of Autonomous Vehicles*. Livre blanc. Octobre 2015.

<sup>7</sup> Service de recherche du Parlement européen. *A Common EU Approach to Liability Rules and Insurance for Connected and Autonomous Vehicles*. Février 2018.

<sup>8</sup> Deloitte. *Véhicules connectés et automatisés en Ontario : Répercussions sur le secteur de l'assurance*. Avril 2018.

<sup>9</sup> National Highway Traffic Safety Administration. *Critical Reasons for Crashes Investigated in the National Motor Vehicle Crash Causation Survey*. Février 2015.

# Modèles d'assurance pour les véhicules automatisés

Le transfert de la responsabilité des collisions du conducteur à la technologie automatisée sera difficile, car les contrats d'assurance automobile au Canada et les lois connexes reposent sur le principe que l'erreur humaine est la principale cause des collisions. Les approches possibles pour tenir compte du transfert de responsabilité sont notamment :

- 1 le maintien du statu quo;
- 2 l'établissement d'une assurance entièrement sans égard à la responsabilité; et
- 3 la couverture de la négligence du conducteur et de la technologie automatisée en vertu d'une police d'assurance intégrale.

## 1. Statu quo

Dans l'étude menée aux États-Unis en 2014, intitulée *Products Liability and Driverless Cars: Issues and Guiding Principles for Legislation*, l'institut Brookings affirme que la résolution des questions de responsabilité potentielle ne devrait pas être une condition préalable au déploiement des véhicules automatisés.

Le droit de la responsabilité civile du fait du produit s'est avéré remarquablement adaptable aux nouvelles technologies. Il en sera de même pour les technologies des véhicules autonomes. La responsabilité du fait du produit est l'un des domaines du droit les plus dynamiques depuis le milieu du XX<sup>e</sup> siècle. Compte tenu de ce solide dossier d'adaptation aux nouvelles technologies, il n'y a aucune raison de s'attendre à ce que le système juridique ne soit pas en mesure de régler les questions de responsabilité du fait du produit qui se posent relativement aux véhicules autonomes.<sup>10</sup>

Au Canada, les poursuites en matière de responsabilité du fait du produit sont plus complexes et peuvent prendre beaucoup plus d'années à régler que les deux à quatre années qu'il faut pour régler une réclamation pour une collision moyenne. Durant la période de transition où les véhicules conventionnels, les véhicules à conduite assistée et les véhicules entièrement automatisés se partageront la route, il sera particulièrement compliqué et long de déterminer qui est responsable d'une collision.

Les personnes blessées dans une collision impliquant des véhicules automatisés pourront recevoir des traitements, des soins et un remplacement du revenu de la même manière que les personnes blessées les reçoivent maintenant. Mais, en raison des litiges en matière de responsabilité civile du fait du produit, les personnes qui présentent une réclamation en responsabilité civile devront attendre plus longtemps avant d'être indemnisées. Selon la durée du litige, une personne blessée pourrait épuiser les années de traitements, de soins et de remplacement du revenu offertes avant que la réclamation en responsabilité soit finalisée. Si l'objectif de la politique publique régissant l'assurance automobile est de veiller à ce que les personnes blessées soient indemnisées équitablement et rapidement, il est risqué de s'en remettre à la loi sur la responsabilité du fait du produit pour s'adapter à la situation et simplifier le processus d'indemnisation.

<sup>10</sup> Brookings Institute. *Products Liability and Driverless Cars: Issues and Guiding Principles for Legislation*. Avril 2014



## 2. Assurance sans égard à la responsabilité

Dans l'étude menée en 2016, intitulée *Autonomous Vehicle Technology: A Guide for Policymakers*, la RAND Corporation recommande une assurance sans égard à la responsabilité lorsque les personnes blessées reçoivent des traitements, des soins et un remplacement du revenu de leur propre assureur et n'ont pas le droit d'intenter une poursuite en responsabilité civile.

Ce transfert de responsabilité du conducteur au constructeur peut rendre les régimes d'assurance automobile sans égard à la responsabilité plus attrayants. Dans ces circonstances, les victimes pourraient vraisemblablement poursuivre le constructeur du véhicule, mais les poursuites en responsabilité du fait du produit sont plus coûteuses et prennent habituellement plus de temps à régler que les poursuites pour un accident d'automobile ordinaire. Les systèmes d'assurance sans égard à la responsabilité visent à indemniser les victimes assez rapidement et ne dépendent pas de l'identification de la partie responsable.<sup>11</sup>

La recommandation de la RAND Corporation s'applique à un scénario selon lequel la plupart des véhicules circulant sur les routes sont entièrement automatisés.

L'assurance sans égard à la responsabilité pour les véhicules automatisés ne peut pas coexister avec les contrats mixtes sans égard à la responsabilité et responsabilité délictuelle qui sont courants au Canada. Bien que l'assurance sans égard à la responsabilité puisse constituer la meilleure approche dans un environnement où la plupart des véhicules sont automatisés, le passage de toutes les provinces à l'assurance sans égard à la responsabilité dans un proche avenir, alors que les véhicules automatisés n'en sont qu'à leurs débuts, serait un changement majeur de politique publique. Elle comporterait aussi des risques importants en raison de la vulnérabilité de l'assurance sans égard à la responsabilité à la fraude et des coûts généralement élevés.

## 3. Une police d'assurance intégrale

Dans une publication de 2017 intitulée *Pathway to Driverless Cars: Consultation on Proposals to Support Advanced Driver Assistance Systems and Automated Vehicles, Government Response*, le gouvernement du Royaume-Uni s'est dit préoccupé des répercussions qu'ont sur les personnes blessées les poursuites en responsabilité civile du fait du produit des véhicules automatisés.

La victime innocente d'une collision impliquant un véhicule automatisé fait face à plusieurs problèmes et pourrait être désavantagée, en ce qui a trait à une indemnisation rapide, comparativement à une victime d'une collision impliquant un véhicule conventionnel, et ce, pour plusieurs raisons :

- Il n'y aurait pas de moyen clair d'obtenir une indemnisation, de sorte que la victime pourrait devoir poursuivre le constructeur du véhicule en justice, ce qui pourrait prendre du temps et être coûteux.
- Les tiers parties innocentes pourraient ne pas être couvertes en cas de collision attribuable à une défaillance du véhicule automatisé ou du logiciel.
- Les conducteurs pourraient ne pas être couverts en cas de défaillance du véhicule automatisé ou du logiciel, et pourraient donc ne pas être assurés lorsque le contrôle du véhicule est automatisé.<sup>12</sup>

Pour répondre à ces préoccupations, le gouvernement du Royaume-Uni a adopté un projet de loi sur les véhicules électriques et les véhicules automatisés, en créant une police d'assurance intégrale. Cette police d'assurance intégrale exige que les assureurs indemnisent les personnes blessées dans des collisions causées par des véhicules automatisés, peu importe si l'opérateur humain ou la technologie automatisée est responsable. Si la technologie automatisée est la cause de la collision, après avoir indemnisé les personnes blessées, l'assureur peut tenter de recouvrer tout paiement de responsabilité de la partie responsable de la collision, comme le constructeur du véhicule ou le fournisseur de la technologie.

<sup>11</sup> RAND Corporation. *Autonomous Vehicle Technology: A Guide for Policymakers*. 2016.

<sup>12</sup> Centre for Connected and Autonomous Vehicles. *Pathway to Driverless Cars: Consultation on Proposals to Support Advanced Driver Assistance Systems and Automated Vehicles, Government Response*. Janvier 2017

La police d'assurance intégrale vise à indemniser les personnes blessées comme elles le sont maintenant et à laisser les discussions sur la responsabilité civile du fait du produit entre l'assureur et le constructeur du véhicule ou le fournisseur de la technologie.



« Lorsqu'il est établi qu'une collision a été causée par un véhicule automatisé, alors que la fonction de conduite automatisée était activée, l'assureur serait tenu d'indemniser la tierce partie innocente. Il serait également tenu d'indemniser le conducteur s'il a été blessé dans le véhicule alors que la fonction de conduite automatisée était activée... »

« Lorsque le constructeur est reconnu responsable, l'assureur peut recouvrer les coûts auprès du constructeur en vertu de la common law et des lois sur la responsabilité civile du fait du produit. Certaines causes pourraient être portées devant les tribunaux, bien qu'avec le temps, nous nous attendions à ce que les assureurs et les constructeurs élaborent des processus pour traiter rapidement et facilement la plupart des demandes de recouvrement. Quoi qu'il en soit, nous ne pensons pas qu'il soit dans l'intérêt commercial d'un constructeur de ne pas être utile aux assureurs pour établir la responsabilité ou payer les demandes de recouvrement, car les assureurs pourraient cesser d'offrir des produits d'assurance pour les véhicules du constructeur si leur route vers le recouvrement était constamment bloquée. »

Source : Centre for Connected and Autonomous Vehicles. *Pathway to Driverless Cars: Consultation on Proposals to Support Advanced Driver Assistance Systems and Automated Vehicles, Government Response*. Janvier 2017.

La police d'assurance intégrale facilite le règlement des réclamations de responsabilité civile pour les personnes blessées en alignant le processus de réclamation pour les véhicules automatisés sur les processus de réclamation pour les véhicules conventionnels. Contrairement à l'assurance sans égard à la responsabilité, la police d'assurance intégrale peut coexister avec les contrats mixtes sans égard à la responsabilité et responsabilité délictuelle qui sont courantes au Canada. Cette coexistence est importante parce que les véhicules automatisés et les véhicules conventionnels se partageront la route dans les années à venir.

En s'en remettant uniquement aux négociations directes et aux tribunaux, le processus par lequel un assureur recouvre les paiements de responsabilité auprès du constructeur du véhicule ou du fournisseur de la technologie pourrait être long et coûteux. Ce processus bénéficierait d'une tribune officielle pour régler rapidement tout différend qui pourrait survenir.



# Cadre d'assurance canadien recommandé pour les véhicules automatisés

Les personnes qui utilisent des véhicules automatisés s'attendent à ce qu'une assurance automobile adéquate et des lois connexes soient en place afin d'être indemnisées équitablement et rapidement. Pour cette raison, le BAC a créé un cadre d'assurance des véhicules automatisés en vue de mettre à jour les polices d'assurance automobile et les lois connexes pour qu'elles tiennent compte des véhicules dont l'automatisation correspond aux niveaux 3, 4 et 5 de la SAE.

Ce cadre d'assurance, qui pourrait coexister avec les polices mixtes sans égard à la responsabilité et responsabilité délictuelle, comprend deux volets :

1

une police d'assurance intégrale qui couvre la négligence du conducteur et la technologie automatisée; et

2

une entente de partage de données avec les constructeurs, les propriétaires ou les assureurs du véhicule.

## Police d'assurance intégrale

Une police d'assurance intégrale couvrant la négligence du conducteur et la technologie automatisée garantirait que les véhicules continuent d'être adéquatement assurés et que les personnes blessées dans des collisions impliquant des véhicules automatisés soient indemnisées équitablement et rapidement. La police d'assurance intégrale vise à aligner le processus de réclamation en responsabilité civile délictuelle liée aux véhicules automatisés sur celui des réclamations traditionnelles impliquant des véhicules conventionnels.

### *Couverture d'assurance*

En vertu de la police d'assurance intégrale, si un véhicule automatisé est à l'origine d'une collision, peu importe si la responsabilité est attribuable au conducteur ou à la technologie automatisée, une personne blessée pourrait présenter une réclamation directement à l'assureur du véhicule automatisé. Si la collision est attribuable à la technologie automatisée, l'assureur indemniserait toutes les personnes blessées, y compris celle qui était assise sur le siège du conducteur du véhicule automatisé. Après avoir indemnisé les personnes blessées, l'assureur aurait le droit de recouvrer les paiements de responsabilité civile de la partie responsable de la collision, comme le constructeur du véhicule ou le fournisseur de la technologie.

La police d'assurance intégrale indemniserait aussi les personnes blessées dans une collision causée par une cyberattaque à la technologie du véhicule automatisé. L'assureur pourrait alors tenter de recouvrer tout paiement de responsabilité de la partie responsable.

Bien qu'elle couvre le mauvais fonctionnement de la technologie automatisée et les cyberattaques, la police d'assurance intégrale ne verserait que le montant minimum prévu par la loi en cas de collision causée par le propriétaire ou le conducteur du véhicule qui contourne, modifie ou omet de maintenir un logiciel essentiel pour la sécurité. Les mises à jour du logiciel sont considérées être essentielles à la sécurité s'il n'est pas sécuritaire de conduire le véhicule sans les installer.

Malgré l'accès à la police d'assurance intégrale, une personne blessée pourrait quand même tenter une poursuite directement contre le constructeur du véhicule ou le fournisseur de la technologie. Une personne dont la réclamation dépasse les limites de responsabilité de la police d'assurance intégrale pourrait préférer cette option. Dans ce cas, la demande d'indemnisation serait traitée conformément aux règles habituelles en matière de responsabilité délictuelle.

### ***Recouvrement des paiements de responsabilité civile***

En effectuant un paiement de responsabilité civile, l'assureur du véhicule automatisé serait en mesure de recouvrer auprès du constructeur du véhicule ou du fournisseur de la technologie la partie du paiement associée au mauvais fonctionnement de la technologie automatisée. Le montant que l'assureur du véhicule pourrait recouvrer serait réduit d'une franchise.

La franchise, qui réduirait le nombre de fois que les assureurs recouvreraient les paiements de responsabilité civile associés au mauvais fonctionnement de la technologie automatisée, s'appliquerait à un événement donné qui entraîne des réclamations, plutôt qu'à une réclamation individuelle. Par exemple, en plus de pouvoir recouvrer les paiements pour une collision individuelle dont la réclamation excède la franchise, un assureur pourrait recouvrer les paiements de responsabilité civile associée à une cyberattaque qui touche plusieurs véhicules lorsque chaque collision entraîne une réclamation individuelle inférieure à la franchise, mais que le coût total de ces réclamations excède la franchise.

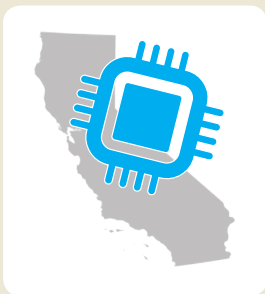
L'assureur, le constructeur du véhicule et le fournisseur de la technologie auraient accès à un processus d'arbitrage exécutoire obligatoire pour régler les différends. Ce processus d'arbitrage ferait appel à un arbitrage spécialisé qui serait plus efficace que les tribunaux civils pour régler les différends, car une partie ne peut interjeter appel devant les tribunaux que sur une question de droit.

### **Entente de partage des données**

En travaillant ensemble après une collision, les constructeurs de véhicules et les assureurs peuvent aider leurs clients et toute personne blessée à obtenir une indemnisation équitable et rapide. Conformément à l'entente de partage de données, les constructeurs de véhicules devraient mettre les données prescrites à la disposition des propriétaires de véhicules et/ou des assureurs pour les aider à déterminer la cause d'une collision, si le véhicule était en mode manuel ou automatisé au moment d'une collision et quelle était l'interaction du conducteur du véhicule avec la technologie automatisée. Une entente de partage des données est essentielle pour un règlement rapide des réclamations en matière de responsabilité civile.

Le processus de partage des données devrait être simplifié pour faciliter le transfert des données et éviter tout fardeau administratif pour les constructeurs de véhicules, les propriétaires ou les assureurs des véhicules.

## **Exigences d'enregistrement des données en Californie**



En Californie, dans le cadre du permis de déploiement des véhicules automatisés sur les voies publiques prescrit par le règlement de l'État, Article 3.8 - Déploiement des véhicules autonomes, les constructeurs de véhicules doivent certifier que leurs véhicules sont équipés d'un enregistreur de données de la technologie automatisée qui saisit et stocke les données des capteurs de toutes les fonctions du véhicule contrôlées par la technologie automatisée au moins 30 secondes avant une collision. Les données saisies et stockées doivent être en lecture seule et accessibles au moyen d'un outil disponible sur le marché.

### Éléments de données constituant l'entente de partage des données recommandée par le BAC

1. GPS – référence temporelle de l'événement
2. GPS - emplacement du véhicule lors de l'événement
3. Mode automatique - activé ou désactivé
4. Mode automatique - stationnement ou conduite
5. Référence temporelle du passage en mode automatique
6. Rapport sur l'utilisation du volant, des freins, de l'accélérateur et des clignotants par le conducteur
7. Temps écoulé depuis la dernière intervention du conducteur
8. Présence d'une personne sur le siège du conducteur
9. État de la ceinture du conducteur (bouclée ou non)
10. Vitesse
11. Avertissement ou avis au conducteur du véhicule



Selon Thatcham Research, le centre de recherche sur la sécurité des véhicules de l'industrie de l'assurance au Royaume-Uni, les neuf premiers éléments de données sont nécessaires pour appuyer la police d'assurance intégrale prescrite dans le projet de loi sur les véhicules automatisés et les véhicules électriques. Les neuf éléments de données devraient aider à confirmer si le véhicule était en mode manuel ou automatisé au moment de la collision.

Les deux autres éléments de données sont des renseignements pertinents tirés du tableau de bord, en particulier la vitesse du véhicule, qui peut indiquer la contribution du véhicule à une collision, et des avertissements ou avis demandant au conducteur de prendre le contrôle du véhicule. Le conducteur peut devoir prendre le contrôle parce que les conditions routières deviennent inadéquates pour la technologie automatisée ou que la technologie cesse d'être disponible. Les renseignements sur les avertissements ou les avis sont essentiels pour déterminer si la technologie automatisée, le conducteur ou les deux ont causé la collision.


L'accès à ces éléments de données ne devrait pas empêcher les assureurs de demander des renseignements supplémentaires lorsqu'ils gèrent les réclamations mettant en cause des véhicules automatisés. Les véhicules automatisés recueilleront aussi d'autres renseignements importants qui pourraient être essentiels à la reconstitution des collisions et à la gestion des réclamations.

# Normes fédérales recommandées pour la sécurité des véhicules

En vertu de la *Loi sur la sécurité automobile*, la technologie automatisée justifie l'adoption de normes semblables à celles qui s'appliquent aux pneus, aux freins, aux émissions et aux systèmes de retenue. Ces normes permettraient d'avoir une certaine confiance en la performance et la sécurité des véhicules.

Thatcham Research a récemment publié un document intitulé *Assisted and Automated Driving Technical Assessment* (Évaluation technique de la conduite assistée et automatisée) qui comprend des critères de sécurité pour les véhicules automatisés. Les critères démontrent comment les véhicules automatisés doivent se comporter dans certaines conditions de conduite.

## Critères de sécurité des véhicules automatisés de Thatcham Research

- 
- 1 Dénomination**  
Doit clairement décrire la capacité automatisée.
  - 2 Respect de la loi**  
Doit respecter les lois sur la circulation routière et le Code de la route du R.-U.
  - 3 Conception**  
Les systèmes ne doivent fournir une automatisation que dans les zones où les conditions sont appropriées pour la soutenir.
  - 4 État**  
Le transfert du contrôle du véhicule doit suivre un processus clair « d'offre et de confirmation ».
  - 5 Capacités**  
Le véhicule doit gérer par lui-même toutes les situations auxquelles il est raisonnable de s'attendre.
  - 6 Signalement des urgences**  
Un avis approprié et adéquat doit être donné si le contrôle du véhicule doit de manière inattendue être remis au conducteur.
  - 7 Zone sûre**  
Le véhicule doit exécuter un « arrêt de sécurité » s'il est incapable de continuer ou si le conducteur ne réussit pas à reprendre le contrôle.
  - 8 Intervention en cas de collision**  
Le véhicule doit éviter ou prévenir un accident en répondant à une urgence.
  - 9 Systèmes de secours**  
Des systèmes de secours doivent être en place en cas de défaillance.
  - 10 Données sur l'accident**  
Il faut enregistrer et signaler les systèmes utilisés au moment de l'accident.

Graphique du BAC d'après les données de Thatcham Research. *Assisted and Automated Driving Technical Assessment*. Juin 2018.

La National Highway Traffic Safety Administration des États-Unis a publié des directives facultatives pour le développement et le déploiement des véhicules automatisés. Le document intitulé *Voluntary Guidance for Automated Driving Systems* comprend douze éléments de sécurité prioritaire à prendre en considération, dont la cybersécurité des véhicules, l'interface humain-appareil, l'enregistrement des données sur les collisions, la capacité de résistance au choc, la formation et la sensibilisation des consommateurs, et le comportement de la technologie automatisée après une collision.

Les critères de sécurité des véhicules automatisés de Thatcham Research et les directives facultatives des États-Unis fournissent une orientation importante pour le gouvernement fédéral canadien lorsqu'il examine la technologie des véhicules automatisés et les normes de cybersécurité.



## Conclusion

Qu'il s'agisse d'améliorer la sécurité routière et de sauver potentiellement des milliers de vies chaque année, d'accroître la mobilité et de réduire la congestion routière, les véhicules automatisés pourraient modifier les systèmes de transport dans le monde entier. La technologie évolue rapidement, mais ces changements rapides ne sont pas sans risque.

Les Canadiens qui utiliseront des véhicules automatisés, à des fins personnelles ou professionnelles, s'attendent à ce qu'on leur offre une assurance adéquate. S'ils sont impliqués dans une collision, ils s'attendent à être indemnisés rapidement et équitablement. Les Canadiens s'attendent également à ce que les véhicules automatisés qu'ils utilisent soient sécuritaires et respectent les normes les plus strictes en matière de technologie et de cybersécurité.


**Les gouvernements et les organismes de réglementation fédéraux et provinciaux, les assureurs et d'autres intervenants doivent travailler ensemble pour mettre en place des polices d'assurance automobile et des lois connexes appropriées, ainsi que des normes à jour sur la sécurité des véhicules. Puisque les véhicules automatisés circuleront bientôt sur les routes du Canada, il faut agir maintenant.**

## **Vous avez des questions au sujet de l'assurance? Appelez-nous!**

**Bureau d'assurance du Canada**

Sans frais : 1-844-227-5422

ibc.ca

 @InsuranceBureau

 facebook.com/insurancebureau

 youtube.com/insurancebureau

