lavery
Avocats

La conduite des voitures autonomes au Québec : plusieurs questions demeurent

3 février 2017

Selon une étude, 25 % des nouvelles voitures vendues dans l'ensemble du réseau mondial seront des voitures intelligentes dites autonomes d'ici 2035[1]. Un groupe de recherche de l'université Princeton, aux États-Unis, évalue quant à lui que d'ici 2035-2050, plus de la moitié du parc automobile américain sera composé de ces automobiles autonomes[2].

Il existe présentement des voitures intelligentes sur le marché québécois, mais la conduite de voitures intelligentes dites autonomes aura sans aucun doute des répercussions sur plusieurs joueurs.

Les voitures autonomes

Les voitures intelligentes utilisent les technologies de l'information et de la communication dans des systèmes préventifs d'accident présentant un niveau d'automatisation variable.

De manière simplifiée, l'automobile intelligente utilise un système de contrôle muni d'un algorithme qui prévoit comment l'automobile doit réagir. Ce système sophistiqué est connecté à des satellites et se maintient constamment à jour pour s'adapter aux nouvelles situations en enregistrant de nouveaux risques.

Il existe six niveaux d'automatisation pour les voitures[3] :

> niveau 0, c'est-à-dire aucune automatisation;
> niveau 1, procurant des fonctions d'assistance au conducteur;
> niveau 2, d'autonomie dite partielle, c'est-à-dire qui procure des fonctions d'assistance et d'accélération/décélération automatique, mais exige que le conducteur humain garde le contrôle sur toutes les fonctions de conduite dynamique;
> niveau 3, c'est-à-dire d'automatisation conditionnelle, qui propose des fonctions de conduite dynamiques exécutées par le système de contrôle, mais nécessitant que le conducteur humain demeure disponible en tout temps;
> niveau 4, c'est-à-dire d'automatisation importante, soit lorsque le système de contrôle d'un véhicule offre un contrôle total de toutes les fonctions de conduite, même en situation de sécurité critique; et
> niveau 5, d'automatisation complète, lorsqu'un véhicule exécute toutes les fonctions de conduite seul, sans possibilité pour l'humain d'intervenir.

Les voitures sont dites autonomes à compter du niveau 3, lorsque le système de contrôle peut effectuer une conduite dynamique.

La *Loi sur l'assurance automobile du Québec*

Copyright (c) Lavery, de Billy, S.E.N.C.R.L. - L.L.P.

La *Loi sur l'assurance automobile du Québec* (ci-après la « **Loi** ») prévoit un régime de responsabilité sans faute[4]. Ainsi, la Société de l'assurance automobile du Québec accorde des indemnités aux victimes d'accidents de voiture ayant subi un préjudice corporel sans égard à la responsabilité de quiconque. Selon la Loi, le propriétaire d'une voiture est toutefois responsable des dommages matériels causés par sa voiture et ne peut se décharger de cette responsabilité que s'il prouve la faute de la victime, celle d'un tiers ou la survenance d'un cas de force majeure.

Or, il existe actuellement un flou juridique quant à la conduite des voitures autonomes au Québec, celle-ci n'étant à ce jour pas encadrée par la législation en vigueur.

En 2016, un premier projet pilote régissant la conduite de voitures autonomes au Canada a été présenté par le gouvernement ontarien. En plus de prévoir un investissement de la province dans la recherche sur les automobiles autonomes, ce projet a donné lieu à une modification au *Code de la route*[5] ontarien en y incorporant le Règlement 306/15[6]. Bien que ce règlement autorise la conduite de voitures autonomes dans des situations précises, il n'a toutefois pas modifié le régime de responsabilité prévu à la loi ontarienne[7].

Il semble nécessaire d'encadrer la conduite de voitures autonomes au Québec. D'une part, cette activité n'y est pas encore encadrée par la loi. D'autre part, la conduite de ces voitures suscite de nombreuses questions quant à la responsabilité en cas d'accident. En effet, la responsabilité à la suite d'un accident causé lors de la conduite d'une automobile autonome sera-t-elle celle du fabricant automobile ou demeurera-t-elle celle du conducteur ? Qui assumera dorénavant ce risque ?

La responsabilité du fabricant au Québec

Au Québec, suivant le régime de la responsabilité du fabricant du *Code civil du Québec*[8] et de la *Loi sur la protection du consommateur*[9], une présomption existe à l'encontre du distributeur, du vendeur professionnel et du fabricant d'un bien lorsque l'acheteur de ce bien a établi que celui-ci a fait défaut ou s'est détérioré prématurément par rapport à un bien similaire, ce qui opère un déplacement du fardeau de preuve sur le fabricant.

Afin de repousser cette présomption, un fabricant ne peut plaider l'ignorance du défaut ni même l'usure du bien. Seulement deux moyens de défense s'offrent à lui[10] :

1. la démonstration de la faute de l'acheteur ou d'un tiers, ou de la survenance d'un cas de force majeure; ou
2. la preuve que l'état des connaissances scientifiques lors de la mise en marché du bien ne lui permettait pas de déceler un vice.

Commentaires

La question de savoir quand le transfert de responsabilité du conducteur d'un véhicule autonome vers le fabricant s'effectuera demeure nébuleuse pour l'instant. Il est toutefois à prévoir que le niveau de responsabilité du fabricant tendra à croître suivant l'accroissement du niveau d'utilisation de la technologie dans l'automatisation de la conduite d'un véhicule.

En effet, la conception même de certaines voitures autonomes fait en sorte qu'elles ne peuvent plus être contrôlées par l'humain : celui-ci devient donc simple passager, la conduite étant dorénavant entièrement assurée par le système de contrôle du véhicule. Ainsi, la responsabilité entière lors d'un accident pourrait désormais reposer sur le fabricant de la voiture, mettant par le fait même en cause l'application du régime québécois de responsabilité du fabricant.

Copyright (c) Lavery, de Billy, S.E.N.C.R.L. - L.L.P.

Si la responsabilité des fabricants de voitures autonomes devait être engagée en cas d'accident automobile, les recours pourraient mener à des litiges pyramidaux complexes. En effet, la responsabilité des souscontractants du fabricant d'une voiture autonome, tels le concepteur de l'algorithme de la voiture et l'entreprise responsable de la transmission de données, pourrait possiblement être engagée.

Le transfert de responsabilité vers les fabricants de voitures autonomes pourrait aussi avoir des répercussions en terme d'assurance. Tant la détermination des prestations d'assurance des conducteurs que des fabricants, que la souscription à des polices d'assurance par ces parties pourraient être affectées, le tout dépendant évidement de qui sera appelé à assumer le risque.

La conduite de voitures autonomes pourrait également engendrer la venue de nouveaux joueurs en matière d'assurance automobile. Par exemple, Tesla propose présentement en Australie une police d'assurance adaptée à l'une de ses voitures intelligentes[11].

Conclusion

Les statistiques en termes de nombre d'accident démontrent que la conduite de véhicules autonomes engendrera une baisse d'accidents de la route, ceux-ci étant présentement attribuables aux États-Unis dans une proportion de 93 % à des erreurs humaines[12].

La conduite de voitures autonomes changera la manière dont nous effectuons nos déplacements et aura certainement aussi des incidences sur la législation québécoise en matière de responsabilité en cas d'accident d'automobile.

---

1. Boston Consulting Group, (2016), *Autonomous Vehicle Adoption Study*.
2. Jane Bierstedt et al., (2014), *Effects of Next-Generation Vehicles on Travel Demand and Highway Capacity*, FP Think Working Group.
3. *Pilot Project - Automated Vehicles*, O Reg 306/15, art 2.
4. *Loi sur l'assurance automobile du Québec*, R.L.R.Q. c. A-25, art 108 et ss.
5. *Code de la route*, L.R.O. 1990, c H.8.
6. Pilot Project - Automated Vehicles, O Reg 306/15.
7. *Loi sur les assurances*, LRO 1990, c I.8, art. 267.1.
8. *Code civil du Québec*, R.L.R.Q. c. CCQ-1991, art. 1726 et ss.
9. *Loi sur la protection du consommateur*, R.L.R.Q. c. P-40.1, art 38.
10. *ABB Inc.* c. *Domtar Inc.*, [2007] 3 RCS 461, par 72.
11. Voir tesla.com
12. John MADDOX, *Improving Driving Safety Through Automation*, Congressional Robotics Caucus, National Highway Traffic Safety Administration, 2012.

Copyright (c) Lavery, de Billy, S.E.N.C.R.L. - L.L.P.