Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications du Canada émet un rapport sur la conduite des voitures intelligentes

15 février 2018

Introduction

En janvier 2018, à la demande du ministre des Transports du Canada, le Comité sénatorial permanent des transports et des communications (ci-après le « **Comité** »), présidé par l'honorable David Tkachuk, a publié un rapport sur les incidences de l'utilisation des véhicules automatisés au pays. Les premières générations de ces véhicules roulent déjà sur nos routes et leur utilisation accrue aura probablement de grandes conséquences sociales, notamment la réduction du taux d'accident[1] et une plus grande liberté de transport pour les ainés, mais aussi possiblement la perte d'emplois au pays. Le Comité a émis seize (16) recommandations visant les véhicules intelligents[2], notamment sur la cybersécurité et l'assurance de ces véhicules et il presse le gouvernement d'agir maintenant puisque « la technologie devancera la réglementation ». Les constructeurs automobiles semblent du même avis alors que Shawn Stephens, directeur de la planification et de la stratégie chez BMW Canada, expliquait que «la technologie est prête. Les constructeurs sont prêts. Ce sont les lois et le gouvernement qui nous freinent»[3].

Les véhicules branchés et les véhicules automatisés

Les véhicules dits branchés sont décrits par le Comité comme faisant appel à deux types de technologies : celle destinée à « l'infodivertissement » et celle visant la communication entre véhicules. Ces véhicules branchés peuvent donc recevoir de l'information sur les véhicules avoisinants, par exemple leur vitesse, des itinéraires pertinents et les services disponibles le long du trajet emprunté.

Quant à eux, les véhicules automatisés permettent une conduite plus ou moins autonome faisant appel à différentes technologies. L'automatisation de ces véhicules est classifiée du niveau 0 au niveau 5, soit d'aucune automatisation à une automatisation totale correspondant à un véhicule qui est conduit entièrement seul, sans la possibilité pour l'humain d'intervenir[4].

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

L’appellation *voitures intelligentes* englobe ces deux catégories.

Cybersécurité

Le Comité recommande qu’un guide sur les pratiques exemplaires en matière de cybersécurité soit adopté. En effet, la menace de cyberattaque visant les voitures intelligentes préoccupe l’industrie automobile depuis quelques années, à tel point que dès juillet 2015, l’*Automotive Information Sharing and Analysis Centre* a été mis sur pied pour permettre à différents constructeurs de partager leurs connaissance et de collaborer à cet égard.

Une cyberattaque contre un véhicule intelligent pourrait viser autant l’intégrité de ses données électroniques, et donc la sécurité des passagers, que les informations personnelles des conducteurs obtenues par le véhicule. D’ailleurs, une recommandation quant à la rédaction d’un projet de loi visant la protection des renseignements personnels des utilisateurs des véhicules intelligents est aussi émise.

Assurance

Compte tenu du risque réel de cyberattaque visant les véhicules intelligents, la souscription par les constructeurs à une police d’assurance couvrant les cyberrisques est de mise.

Dans un autre ordre d’idée, le cabinet KPMG estime qu’en conséquence de l’utilisation des véhicules automatisés, les accidents chuteront de 35 à 40% tandis que le coût de réparation des véhicules augmentera de 25 à 30%[5]. On pourrait donc raisonnablement s’attendre à des répercussions sur les primes d’assurance des conducteurs.

Il est en outre possible que la responsabilité en cas d’accident d’un véhicule autonome soit transférée du conducteur au fabricant du véhicule par le biais de modifications de la *Loi sur l’assurance automobile*[6] ou de nouvelles lois encadrant spécifiquement la conduite de véhicules automatisés. Ces changements pourraient avoir des conséquences significatives sur les différentes lois régissant l’assurance automobile au pays[7]. Le Comité a donc recommandé que Transports Canada surveille l’incidence des véhicules branchés et automatisés sur l’industrie de l’assurance automobile.

Quelques initiatives et défis

Le Centre de test et de recherche pour les véhicules motorisés situé à Blainville se penche actuellement sur la question de savoir si les véhicules intelligents respectent les normes de sécurité canadiennes actuelles.

Nous apprenons également dans le rapport du Comité que Le Conseil de coopération en matière de réglementation canadien collabore présentement avec les États-Unis sur les divers enjeux mettant en cause les véhicules branchés et automatisés.

Malgré les nombreuses initiatives notées, à ce jour, seule l’Ontario a mis en place une législation encadrant spécifiquement l’utilisation des véhicules automatisés sur les routes de la province[8]. Le Québec devra emprunter cette voie afin de combler le vide juridique actuel[9].

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

Conclusion

Tel que nous l'avons soulevé dans notre bulletin de février 2017[10], l'arrivée d'un nombre croissant de voitures automatisées sur les routes du Québec ne peut être prise à la légère. Un encadrement législatif visant spécifiquement ce type de véhicule s'impose compte tenu des projections à ce sujet, notamment que le quart des voitures sur l'ensemble du réseau mondial seront dites intelligentes dès 2035[11]. Les véhicules branchés roulent déjà sur les routes du Québec, de même que des véhicules automatisés à divers niveaux. Il est donc primordial que tous les niveaux de gouvernement s'adaptent à ces technologies.

L'encadrement de la conduite des voitures intelligentes est un sujet d'actualité en matière d'évolution de l'intelligence artificielle. C'est donc à suivre.

---

1. Il est estimé que jusqu'à 94% des accidents de la route sont dus à une erreur humaine, voir Comité sénatorial permanent des transports et des communications, « Paver la voie, Technologie et le futur du véhicule automatisé », Ottawa, Janvier 2018, à la page 29.
2. Comité sénatorial permanent des transports et des communications, « Paver la voie, Technologie et le futur du véhicule automatisé », Ottawa, Janvier 2018.
3. MCKENNA, Alain, La Presse, « Véhicules autonomes : « Ce sont les lois et le gouvernement qui nous freinent », Montréal, 1er février 2018, en ligne : http://auto.lapresse.ca/technologies/201802/01/01-5152247-vehicules-autonomes-ce-sont-les-lois-et-le-gouvernement-qui-nous-freinent.php.
4. Voir GAGNÉ, Léonie, Le Droit de savoir, Bulletin Lavery, de Billy, « La conduite des véhicules autonomes au Québec : plusieurs questions demeurent », Montréal, Février 2017.
5. Comité sénatorial permanent des transports et des communications, « Paver la voie, Technologie et le futur du véhicule automatisé », Ottawa, Janvier 2018, à la page 65.
6. *Loi sur l'assurance automobile du Québec*, R.L.R.Q. c. A-25.
7. L'assurance automobile est de compétence provinciale.
8. Pilot Project - Automated Vehicles, O Reg 306/15.
9. Le gouvernement du Québec est présentement saisi du projet de loi 165 visant entre autres la modification du *Code de la sécurité routière* et l'encadrement de la conduite des véhicules autonomes.
10. Supra, note 4.
11. Boston Consulting Group, (2016), *Autonomous Vehicle Adoption Study*.

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