lavery
Avocats

Voitures autonomes au Québec : le flou juridique enfin comblé

20 avril 2018

Suite à l'adoption de la *Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions*[1] le 17 avril 2018, la conduite des voitures autonomes au Québec est enfin encadrée, bien que plusieurs incertitudes planent toujours.

En effet, la conduite des voitures autonomes d'automatisation de niveau 3, tel le modèle X de Tesla muni du système de pilotage amélioré, est désormais officiellement permise au Québec. En ce qui a trait à la conduite des véhicules de niveau 4 et 5, elle est pour l'instant interdite, mais nous pouvons prévoir que celle-ci sera possible dans le cadre d'un projet-pilote mis en place par le gouvernement puisque celui-ci a « manifesté sa volonté de voir le Québec devenir un chef de file reconnu dans certains segments des véhicules électriques et intelligents »[2].

En rappel, les niveaux d'autonomisation pour les voitures :

> 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.

« L'ANCIEN » CODE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Jusqu'à tout récemment, le *Code de la sécurité routière*[3](ci-après le « **Code** ») omettait d'inclure une définition de véhicule autonome. Il définissait un véhicule routier comme étant un « véhicule motorisé qui peut circuler sur un chemin » et un véhicule automobile comme « un véhicule routier motorisé qui est adapté essentiellement pour le transport d'une personne ou d'un bien »[4]. Ces définitions larges et l'absence de définition spécifique de véhicule autonome créaient un flou juridique. Les véhicules autonomes étaient-ils permis sur les routes du Québec ? Que serait-il arrivé en cas d'accident impliquant un véhicule autonome?

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

Le ministère a reconnu ce flou juridique et procédé à des amendements au Code concernant entre autres les véhicules autonomes.

LE « NOUVEAU » CODE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Le Code définit désormais une voiture autonome comme « un véhicule routier équipé d'un système de conduite autonome qui a la capacité de conduire un véhicule conformément au niveau d'automatisation de conduite 3, 4 ou 5 de la norme J3016 de la SAE International »[5].

Suivant les amendements apportés au Code, la conduite des voitures autonomes sur les routes du Québec sera interdite, mis à part pour les voiture d'automatisation de niveau 3, lorsque leur vente est permise au Canada[6]. Cela dit, le ministère des Transports pourra mettre sur pied des projets-pilotes relatifs aux voitures autonomes visant « à étudier, à expérimenter ou à innover »[7]. Ces projets-pilotes auront une durée de cinq (5) ans et pourront également « prévoir une exemption de contribution d'assurance associée à l'autorisation de circuler ainsi que fixer le montant minimum obligatoire de l'assurance responsabilité garantissant l'indemnisation du préjudice matériel causé par une automobile »[8].

Quant à la responsabilité en cas d'accident impliquant un véhicule autonome, « l'obligation, pour le fabricant ou le distributeur, de rembourser à la Société [de l'assurance automobile du Québec] les indemnités qu'elle sera tenue de verser en cas d'accident automobile »[9] pourra être prévue dans un projet-pilote.

IMPLICATIONS ET INCERTITUDES

Alors que le ministre des Transports du Québec, André Fortin, soutien que le nouveau Code est « tourné vers l'avenir » et est confiant qu'il permettra « d'améliorer davantage le bilan routier québécois »[10], des incertitudes planent toujours quant aux conditions qui seront établies afin d'encadrer les projets mettant en jeu les voitures d'automatisation des niveaux 4 et 5.

Également, les obligations des conducteurs et des fabricants de voitures autonomes eu égard à l'assurance responsabilité devront être clarifiées.

Un cadre plus précis quant à la responsabilité des fabricants de voitures autonomes devra nécessairement être mis en place par le législateur.

Le gouvernement québécois n'aura donc d'autre choix que de continuer à mettre les bouchées doubles afin que des projets-pilotes soient proposés, notamment pour rattraper l'Ontario qui a déjà en place depuis 2016 son projet-pilote visant les voitures autonomes[11].

---

1. PL 165, *Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions;* La date de sanction et d'entrée en vigueur des nouvelles dispositions n'est pas encore déterminée.
2. Gouvernement du Québec, ministère de l'Économie, de la Science et de l'Innovation, « *Le gouvernement du Québec soutient la Grappe industrielle des véhicules électriques et intelligents* », Montréal, 13 avril 2018, en ligne.
3. *Code de la sécurité routière*, RLRQ, c C-24.2.
4. *Code de la sécurité routière,* RLRQ, c C-24.2, art 4.
5. PL 165, *Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions,* art 4.
6. PL 165, *Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions,* art 125 (ajout de l'article 492.8 au Code de la sécurité routière).
7. PL 165, *Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions,* art 164 (modification de l'article 633.1 du *Code de la sécurité routière*).

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

8. PL 165, *Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions,* art 164 (modification de l'article 633.1 du *Code de la sécurité routière*).
9. PL 165, *Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions,* art 164 (modification de l'article 633.1 du *Code de la sécurité routière*).
10. Journal des débats de l'Assemblée nationale, Vol. 44, N° 327, 17 avril 2018 (en ligne).
11. *Pilot Project - Automated Vehicles*, O Reg 306/15.

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