

Sur le radar :

Perspectives juridiques relatives aux véhicules autonomes

AVRIL 2018

Le Québec va de l'avant en instaurant un cadre législatif réglementant la conduite des véhicules autonomes sur nos routes

Depuis la sortie du Rapport du Comité sénatorial permanent des transports et des communications¹ sur les véhicules intelligents (ci-après le « **Rapport** ») en janvier dernier, dans lequel on retrouve notamment seize (16) recommandations adressées au gouvernement fédéral, deux accidents mortels impliquant des véhicules autonomes sont survenus aux États-Unis.

Le 27 mars 2018, nous avons [publié un bulletin spécial](#) traitant de l'incident de Tempe qui donne un aperçu de l'environnement réglementaire à travers le Canada et de la nécessité d'apporter des changements. Le présent article aborde plus particulièrement le cadre réglementaire québécois et la question qui se pose est de savoir si ces accidents auront une incidence sur la nouvelle législation visant à faciliter l'utilisation de véhicules autonomes sur la voie publique au Québec.

Le Québec, ayant tout juste adopté la *Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions*² (ci-après la « **Loi modifiant le CSR** » ou la « **Loi** »), est allé de l'avant en réglementant l'utilisation des véhicules autonomes sur nos routes par l'adoption du projet de loi n° 165 le 17 avril 2018.

L'un de ces changements permettra à la province d'autoriser la mise en œuvre de projets-pilotes visant à expérimenter l'utilisation des véhicules autonomes sur les routes du Québec à compter du 18 avril 2018. De plus, dès le 18 mai prochain, les véhicules autonomes de niveau 3 seront exclus de l'interdiction réglementaire de conduire un véhicule autonome sur les routes du Québec.

Le Code de la sécurité routière

Le Code de la sécurité routière du Québec (ci-après le « **CSR** »)³ est une loi qui régit l'utilisation des véhicules, la circulation des piétons ainsi que la sécurité routière.

En décembre 2017, un projet de loi modifiant le CSR et d'autres dispositions était présenté à l'Assemblée nationale du Québec⁴. Ayant fait l'objet de consultations particulières et d'auditions publiques au cours des derniers mois, il a été adopté par l'Assemblée nationale le 17 avril 2018 ; certaines dispositions de la Loi

¹ Comité sénatorial permanent des transports et des communications, « Paver la voie : technologie et futur du véhicule automatisé », Ottawa (29 janvier 2018) [**Rapport**], en ligne : <https://sencanada.ca/content/sen/committee/421/TRCM/Reports/COM_RPT_TRCM_AutomatedVehicles_f.pdf>.

² LQ 2018, c 7

³ RLRQ, c C-24.2.

⁴ PL 165, *Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions*, 1^e sess, 41^e lég, 2017 [**Projet de loi**].

modifiant le CSR sont entrées en vigueur dès le 18 avril 2018, alors que d'autres s'appliqueront à compter du 18 mai 2018.

Dans un premier temps, la Loi inclut la définition de véhicule autonome qui se lit comme suit :

*« **véhicule autonome** » : 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*

Cette définition réfère à la norme J3016 de la SAE qui est la plus utilisée. Cette norme établit le degré d'automatisation des véhicules autonomes sur une échelle de 0 à 5. Le niveau 5 correspond au degré le plus élevé d'automatisation, ne nécessitant aucune intervention humaine⁶.

La Loi inclut également le nouvel article 492.8 qui codifie la prohibition de conduire un véhicule autonome sur l'ensemble du réseau routier du Québec, cette interdiction ne s'appliquant toutefois pas au « *véhicule autonome de niveau d'automatisation de conduite 3, selon la norme J3016 de la SAE International, dont la vente est admise au Canada* »⁷.

Finalement, la Loi introduit l'article 633.1, qui encadre et autorise la mise en place de projets-pilotes relatifs aux véhicules autonomes :

« L'article 633.1 de ce code est modifié :

1° par le remplacement du deuxième alinéa par les suivants :

« Le ministre peut par arrêté, après consultation de la Société, autoriser la mise en œuvre de projets-pilotes visant à étudier, à expérimenter ou à innover à l'égard de toute matière relevant du présent code. Dans un objectif de sécurité routière, il peut notamment élaborer de nouvelles règles de circulation ou d'utilisation de véhicules. Le ministre fixe les règles et conditions de mise en œuvre d'un projet-pilote. Il peut autoriser, dans le cadre d'un projet-pilote, toute personne ou organisme à utiliser un véhicule selon des normes et des règles qu'il édicte. Les dispositions d'un projet-pilote ont préséance sur toute disposition inconciliable du présent code et de ses règlements.

En ce qui concerne les projets-pilotes relatifs aux véhicules autonomes, le ministre peut 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. Il peut aussi prévoir l'obligation, pour le fabricant ou le distributeur, de rembourser à la Société les indemnités qu'elle sera tenue de verser en cas d'accident automobile. Ces règles particulières ont préséance sur celles prévues par la Loi sur l'assurance automobile (chapitre A-25) et de ses règlements.»⁸

Permettre l'essai de véhicules autonomes sur les routes du Québec est certainement un pas dans la bonne direction. Toutefois, compte tenu de la vitesse à laquelle les nouvelles technologies progressent dans ce domaine et du Rapport qui contient plusieurs recommandations, un vide juridique persiste entourant plusieurs enjeux importants, dont la sécurité, les assurances et la responsabilité.

La Loi sur l'assurance automobile

Bien que la Loi contienne également certaines modifications à la Loi sur l'assurance automobile du Québec (« **LAAQ** »)⁹, aucune d'entre elles ne concerne les véhicules autonomes. Le gouvernement du Québec devrait

⁵ LQ 2018, c 7, art. 4

⁶ La Société des ingénieurs automobiles (SAE) a défini en 2014 un langage commun et un standard (J3016) pour classer les véhicules autonomes. Le niveau 0 réfère à une conduite automobile contrôlée à 100 % par le conducteur tandis que le niveau 5 correspond au degré d'automatisation le plus élevé qui ne nécessite aucune intervention humaine. Voir un article de Kevin LaRoche et Robert Love de chez BLG, *Autonomous Vehicles*, 2016, en ligne : <<http://blg.com/en/News-And-Publications/Documents/Autonomous-Vehicles2016.pdf>>.

Pour en savoir plus : <<https://www.auto123.com/fr/actualites/vehicules-autonomes-niveaux-0-5/64372/#RZDKIUPCDt4qhJOr.99>> .

⁷ LQ 2018, c 7, art. 492.8

⁸ LQ 2018, c 7, art. 633.1

⁹ RLRQ c A-25 [LAAQ].

selon nous proposer des amendements à la LAAQ visant à clarifier la responsabilité légale des conducteurs et des fabricants lorsqu'il est question de conduite autonome.

En effet, tel que stipulé à l'article 633.1 récemment introduit dans le CSR¹⁰, le ministre peut prévoir l'obligation pour le fabricant ou le distributeur de rembourser à la Société les indemnités en cas d'accident automobile dans le contexte de ce projet-pilote, sans toutefois donner aucune autre précision sur la portée de cette disposition. Cela dit, on ne sait pas clairement quel est le pouvoir d'exécution octroyé au ministre dans l'application de cette disposition.

Au Québec, l'un des fondements du Régime d'assurance automobile est celui de l'indemnisation sans égard à la faute qui s'applique pour toute blessure corporelle subie lors d'un accident impliquant un véhicule automobile¹¹. Ce régime ne tient pas compte de la responsabilité du conducteur impliqué dans un tel accident et c'est pourquoi il n'est pas possible pour la victime d'intenter une poursuite contre le responsable d'un tel accident de la route. Le gouvernement est le seul responsable de l'indemnisation d'une telle victime.

En cas de dommages matériels, l'auteur de l'accident demeure toutefois responsable du préjudice qu'il cause, sous réserve des exceptions prévues au paragraphe 108 de la LAAQ. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle la LAAQ oblige tous les propriétaires de véhicules à souscrire à une police d'assurance responsabilité¹².

Ce qu'il faut retenir à la lumière de l'article 633.1 du CSR qui a préséance sur la LAAQ, c'est qu'en cas d'accident causé par un véhicule autonome dans le cadre d'un projet-pilote, le gouvernement du Québec a décidé de laisser au ministre la possibilité de tenir le fabricant du véhicule responsable des dommages qui pourraient survenir. Cependant, nous croyons que les lignes directrices entourant cette disposition devront être définies pour clarifier notamment l'exigence de preuve quant à la conclusion d'une responsabilité à l'encontre du fabricant.

Conclusion

Bien que les récents changements législatifs représentent un pas dans la bonne direction, plusieurs aspects tels la cybersécurité, la protection des renseignements personnels, les infrastructures, les assurances et la responsabilité ne sont toujours pas régis, à ce jour, par un cadre législatif. Nous espérons que la sortie récente du Rapport incitera le gouvernement du Québec à revoir ses lois et à prévoir d'autres modifications à apporter au CSR ainsi qu'à la LAAQ en matière de conduite autonome sur une base proactive. Reste à savoir quels impacts ces modifications auront en matière de sécurité, d'assurance et de responsabilité.

Auteurs :

[Josiane Brault](#)

[Julie C. Fortier](#)

Les concepteurs canadiens de systèmes aériens autonomes obtiennent un coup de pouce de 49,5 M\$

Les taxis aériens autonomes fonctionnant sans intervention humaine pourraient bien être la prochaine la saveur du mois dans le secteur de l'innovation, et le Canada est bien placé pour être à l'avant-garde en ce qui concerne les travaux d'ingénierie et de fabrication relatifs aux vols verticaux.

Le 16 avril 2018, le ministre de l'Innovation, des Sciences et du Développement économique du Canada a annoncé que le gouvernement fédéral investirait 49,5 M\$ dans un consortium d'entreprises de l'aérospatiale visant la conception de systèmes aériens autonomes. Piloté par Bell Helicopter Textron Canada Ltd., ce consortium regroupe 18 autres partenaires issus de l'industrie et du milieu universitaire qui s'affaireront à élaborer des technologies pour les hélicoptères et les véhicules aériens autonomes qui pourront voler avec ou

¹⁰ LQ 2018, c 7, art. 633.1

¹¹ LAAQ, *supra* note 9, art 5.

¹² *Ibid*, art 84.

sans équipage. Le consortium injectera une somme de 125 M\$ dans le projet, qui viendra s'ajouter à la contribution du gouvernement.

L'annonce du gouvernement fédéral est intervenue dans le cadre du Forum Innovation aérospatiale 2018 d'Aéro Montréal et vient conforter l'idée que le consortium en aérospatiale permettra la création ou le maintien de plus de 300 emplois au Canada et contribuera au PIB à hauteur de 178 M\$ au cours des cinq prochaines années.

Auteure :

[Kate Ayre](#)

Vous avez des suggestions ou des commentaires? Nous serions heureux de vous lire. Vous pouvez nous écrire à AVs@blg.com.

Bureaux de BLG

Calgary

Centennial Place, East Tower
520 3rd Avenue S.W.
Calgary, AB, Canada
T2P 0R3

T +1.403.232.9500
F +1.403.266.1395

Montréal

1000, rue De La Gauchetière Ouest
Bureau 900
Montréal, QC, Canada
H3B 5H4

T +1.514-954-2555
F +1.514-879-9015

Ottawa

World Exchange Plaza
100, rue Queen
Ottawa, ON, Canada
K1P 1J9

T +1.613.237.5160
F +1.613.230.8842

Toronto

Bay Adelaide Centre, East Tower
22 Adelaide Street West
Toronto, ON, Canada
M5H 4E3

T 416.367.6000
F 416.367.6749

Vancouver

1200 Waterfront Centre
200 Burrard Street
Vancouver, BC, Canada
V7X 1T2

T 604.687.5744
F 604.687.1415

Les présents renseignements sont de nature générale et ne sauraient constituer un avis juridique, ni un énoncé complet de la législation pertinente, ni un avis sur un quelconque sujet. Personne ne devrait agir ou s'abstenir d'agir sur la foi de ceux-ci sans procéder à un examen approfondi du droit après avoir soupesé les faits d'une situation précise. Nous vous recommandons de consulter votre conseiller juridique si vous avez des questions ou des préoccupations particulières. Borden Ladner Gervais S.E.N.C.R.L., S.R.L. (BLG) ne garantit pas l'exactitude, la validité ni l'exhaustivité des renseignements contenus dans la présente publication. Il est interdit de reproduire, même partiellement, le présent bulletin sans l'autorisation écrite préalable de BLG. Si BLG vous a envoyé cette publication et que vous ne souhaitez plus la recevoir, vous pouvez demander à faire supprimer vos coordonnées de nos listes d'envoi en communiquant avec nous par courriel à unsubscribe@blg.com ou en modifiant vos préférences d'abonnement dans blg.com/MesPreferences. Si vous pensez avoir reçu le présent message par erreur, veuillez nous écrire à communications@blg.com. Pour consulter la politique de confidentialité de BLG relativement aux publications, rendez-vous sur blg.com/fr/ProtectionDesRenseignementsPersonnels.

© 2018 Borden Ladner Gervais S.E.N.C.R.L., S.R.L. Borden Ladner Gervais est une société à responsabilité limitée de l'Ontario.

Calgary | Montréal | Ottawa | Toronto | Vancouver

