

Incident de Tempe : un examen du cadre réglementaire des véhicules autonomes est de rigueur

27 mars 2018

Le 19 mars 2018, Uber Technologies Inc. (« Uber ») a suspendu ses essais de véhicules autonomes sur la voie publique, soit le lendemain de l'annonce du décès d'une femme happée par l'un de ses véhicules autonomes à Tempe, en Arizona (l'« incident de Tempe ¹ »). La collision est survenue malgré la présence d'un conducteur humain « en renfort ». On ne sait pas encore si Uber ou le conducteur seront tenus responsables de l'accident. Néanmoins, le porte-parole du ministère des Transports de l'Ontario, Bob Nichols, a déclaré ceci : [Traduction] « Nous [le gouvernement de l'Ontario] suivrons de près la situation en Arizona et nous réfléchissons aux mesures à prendre dès que nous en saurons plus² ».

Un petit nombre de voitures autonomes sont à l'essai sur les voies publiques de l'Ontario et dans le monde. L'incident de Tempe met en lumière la nécessité de revoir le cadre réglementaire pour ces véhicules, la technologie évoluant plus rapidement que la législation en la matière.

Canada : au fédéral

Au Canada, il n'y a actuellement aucune loi fédérale ni aucun cadre gouvernemental sur les véhicules autonomes. Dans le budget fédéral de 2017, Transports Canada s'est vu accorder un financement de 76,7 millions de dollars sur cinq ans pour aider le gouvernement à revoir les règlements, les certifications et les normes en matière de transport. L'une des initiatives prévues consistait à « élaborer des règlements pour assurer l'adoption sécuritaire des véhicules connectés et autonomes et des véhicules aériens sans pilote³ ». De plus, le budget fédéral de 2018 prévoit un financement de 11,5 millions de dollars pour la réalisation d'un examen des exigences réglementaires encadrant « les technologies émergentes [comme] les véhicules autonomes⁴ ». Cela dit, le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a conclu, dans son dernier rapport, que le Canada demeurerait mal préparé pour affronter l'avenir des transports qui approche à grands pas⁵. Dans son rapport, le Comité a formulé une série de recommandations, dont la création d'une entité conjointe chargée des politiques pour coordonner les efforts à l'échelon fédéral et mettre en œuvre une stratégie nationale sur les véhicules autonomes et connectés.

Ontario

L'Ontario est la première province du Canada à avoir adopté des règlements particuliers sur les véhicules autonomes (le Règlement 306/15⁶). Ce règlement cible les niveaux élevés d'autonomie (niveaux 3 à 5 de SAE)⁷ et concerne uniquement les essais. En vertu de ce règlement, un conducteur doit être présent et rester assis dans le véhicule en tout temps, être formé pour l'utiliser de manière sécuritaire, vérifier qu'il fonctionne de façon sécuritaire pendant toute la durée de l'essai et être en mesure d'en reprendre immédiatement le contrôle. Tous les véhicules acceptés dans le cadre de ce programme sont régis par le Code de la route en vigueur et toutes les sanctions s'appliqueront au conducteur ou au propriétaire.

États-Unis

La National Highway Traffic Safety Administration (la « NHTSA ») des États-Unis a publié le 20 septembre 2016 des lignes directrices précises sur le développement sécuritaire des véhicules autonomes⁸. Au lieu de prescrire des règles révisées, la politique se voulait plutôt un document d'orientation destiné à accélérer la mise en place d'un cadre réglementaire et de meilleures pratiques préliminaires pour guider les constructeurs et d'autres entités dans la conception, le développement, la mise à l'essai et le déploiement sécuritaires des véhicules autonomes⁹. Le 12 septembre 2017, ces lignes directrices ont été révisées par le Department of Transportation et la NHTSA, qui ont publié un document intitulé A Vision for Safety 2.0¹⁰. Il est intéressant de noter que les nouvelles lignes directrices n'obligent pas les constructeurs à s'enregistrer avant de déployer des véhicules autonomes, ni à rendre compte de plein gré du respect des directives recommandées par la NHTSA¹¹. La NHTSA précise désormais que, même si les entreprises sont invitées à tenir compte des meilleures pratiques énoncées dans A Vision for Safety 2.0, l'adoption de telles pratiques est volontaire et facultative¹². Le 6 septembre 2017, la Chambre des représentants des États-Unis a assoupli encore plus le cadre pour le déploiement de véhicules autonomes en approuvant à l'unanimité la SELF DRIVE Act (loi sur la conduite autonome)¹³. Si cette loi est promulguée, les constructeurs automobiles pourront, pendant la première année suivant son entrée en vigueur, déployer des véhicules autonomes sans respecter les normes actuelles de sécurité automobile. Même si la loi prévoit des obligations de signalement en cas d'accident, il n'y a actuellement aucune règle exigeant la présence d'un conducteur humain en mesure de prendre le contrôle du véhicule. À la lumière du récent incident de Tempe décrit plus haut, cette approche – ainsi que l'assouplissement des règles – fera sans doute l'objet d'un examen approfondi et d'une réévaluation.

Europe

L'approche européenne tire son origine de la Convention de Vienne sur la circulation routière de 1968 (la « Convention de Vienne »), qui exige qu'un conducteur humain soit présent et qu'il ait le contrôle du véhicule en tout temps¹⁴. Le 23 mars 2016, l'entrée en vigueur d'amendements aux articles 8 et 39 de la Convention de Vienne a permis d'adapter le traité aux dernières avancées technologiques des véhicules. Dès lors, les technologies de conduite autonome qui cèdent les commandes à un véhicule seront expressément autorisées sur les routes si elles sont conformes à la réglementation des Nations Unies sur les véhicules, ou si elles peuvent être annulées ou mises hors

fonction par le conducteur¹⁵. L'arrivée de véhicules entièrement autonomes pourrait toutefois nécessiter d'autres modifications fondamentales à la Convention de Vienne.

L'Allemagne a déjà établi une loi sur les véhicules autonomes. En effet, le 21 juin 2017 est entrée en vigueur une loi qui autorise l'utilisation de véhicules autonomes de niveau 3 (SAE) sur la voie publique. En vertu de cette nouvelle loi, un conducteur sera tenu responsable de tout accident qui survient sous sa gouverne¹⁶. Le Canada et les États-Unis n'ont adopté aucune loi fédérale (ou locale) de cette nature.

L'Allemagne a d'ailleurs été le premier pays à s'attaquer aux enjeux éthiques associés à l'utilisation des véhicules autonomes¹⁷. Un constat ressort de cet exercice : la question de la prise de décisions éthiques ne peut être universalisée ni réduite à une conception monolithique¹⁸. De plus, la règle 7 de la loi allemande stipule que, dans une situation dangereuse qui s'avérerait inévitable, [Traduction] « la protection de la vie humaine prime tous les intérêts protégés par la loi¹⁹ et que les systèmes autonomes doivent être programmés pour permettre les dommages aux animaux ou aux biens en cas de conflit si des blessures corporelles peuvent ainsi être évitées²⁰ ». Il n'existe aucune ligne directrice semblable au Canada et aux États-Unis.

Le chemin à parcourir

Presque tous les constructeurs automobiles développent des véhicules autonomes, et certains prétendent que ces voitures seront prêtes pour une utilisation grand public dans les prochaines années. Même si des pays comme l'Allemagne sont plus avancés que le Canada et les États-Unis dans l'élaboration d'un cadre réglementaire, l'incident de Tempe fait ressortir la nécessité de mettre en place une série d'exigences réglementaires concrètes et prévisibles pour les essais et la mise au point de la technologie sur la voie publique. Le décret 2018-04 de l'Arizona²¹, en vertu duquel le véhicule impliqué dans l'incident de Tempe pouvait circuler sur les routes, autorise la mise à l'essai ou l'utilisation de véhicules autonomes sans conducteur sur la voie publique. À l'heure actuelle, l'Ontario interdit les essais « sans conducteur », même s'il sera éventuellement nécessaire de les autoriser pour faire les derniers réglages.

À la lumière de l'incident de Tempe, il est important que le Canada et d'autres membres de la communauté internationale se concertent pour rédiger de nouvelles lois et de nouveaux règlements qui leur permettront de préparer le déploiement sûr et efficace des véhicules autonomes auprès du grand public. Dans le cadre de cet exercice, il faudrait réfléchir à la présence d'un conducteur dans le véhicule pendant les essais, à sa capacité d'intervenir s'il appréhende un danger, à la nécessité d'harmoniser la réglementation et de collaborer à son application, et à un système reposant sur des considérations éthiques consensuelles pour la conduite autonome.

BLG suit de près les efforts d'autonomisation de tous les modes de transport (voitures, camions, trains, navires et aéronefs) et leurs répercussions, mais, dans cet article, le terme « véhicules autonomes » renvoie aux véhicules conduits sur les voies publiques canadiennes.

¹ Alicia Siekierska, « [Uber halts pilot program in Toronto after a woman is killed by a self-driving car in Arizona](#) », Financial Post, 19 mars 2018.

² Ibid.

³ Ministre des Finances du Canada, « [Le budget fédéral de 2017](#) », Ottawa, 22 mars 2017, p. 140.

⁴ Ministre des Finances du Canada, « [Le budget fédéral de 2018](#) », Ottawa, 27 février 2018, p. 118.

⁵ Comité sénatorial permanent des transports et des communications, « [Paver la voie : technologie et futur du véhicule automatisé](#) », Ottawa, 29 janvier 2018.

⁶ [Règlement de l'Ontario 306/15](#).

⁷ La norme J3016 de SAE établit le niveau d'automatisation des véhicules autonomes sur une échelle d'autonomie partielle à complète (niveaux 1 à 5 de SAE).

⁸ National Highway Traffic Safety Administration, « [Federal Automated Vehicles Policy](#) », septembre 2016. [Federal Automated Vehicles Policy].

⁹ Ibid., page 6.

¹⁰ U.S. Department of Transportation, NHTSA, « [Automated Driving Systems \(ADS\): A Vision for Safety 2.0](#) », 12 septembre 2017.

¹¹ Federal Automated Vehicles Policy, supra.

¹² U.S. Department of Transportation, NHTSA, « [Automated Vehicles for Manufacturers](#) », septembre 2017.

¹³ « [House Passes Cárdenas Bill in Autonomous Vehicle Legislative Package](#) », United States House of Representatives, 6 septembre 2017.

¹⁴ Convention sur la circulation routière, 19 septembre 1949, 125 RTNU 3, art. 26b) (entrée en vigueur le 26 mars 1952, adhésion par le Canada le 23 décembre 1965).

¹⁵ Commission économique des Nations Unies pour l'Europe, communiqué de presse, « [UNECE paves the way for automated driving by updating UN international convention](#) », 23 mars 2016.

¹⁶ « [Germany adopts self-driving vehicles law](#) », Reuters, 12 mai 2017.

¹⁷ Commission de l'éthique, ministre fédéral des Transports et des Infrastructures numériques, « [Ethical Rules for Automated and Connected Vehicular Traffic](#) », juin 2017.

¹⁸ Ibid., règle 8.

¹⁹ Ibid., règle 7.

²⁰ Ibid., règle 7.

²¹ [Arizona, « Executive Order 2018-04: Advancing Autonomous Vehicle Testing and Operating: Prioritizing Public Safety », 1er mars 2018.](#)

Par

[Martin Abadi, Brad Hallowell](#)

Services

[Véhicules autonomes, États-Unis](#)

BLG | Vos avocats au Canada

Borden Ladner Gervais S.E.N.C.R.L., S.R.L. (BLG) est le plus grand cabinet d'avocats canadien véritablement multiservices. À ce titre, il offre des conseils juridiques pratiques à des clients d'ici et d'ailleurs dans plus de domaines et de secteurs que tout autre cabinet canadien. Comptant plus de 725 avocats, agents de propriété intellectuelle et autres professionnels, BLG répond aux besoins juridiques d'entreprises et d'institutions au pays comme à l'étranger pour ce qui touche les fusions et acquisitions, les marchés financiers, les différends et le financement ou encore l'enregistrement de brevets et de marques de commerce.

blg.com

Bureaux BLG

Calgary

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

T 403.232.9500
F 403.266.1395

Ottawa

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

T 613.237.5160
F 613.230.8842

Vancouver

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

T 604.687.5744
F 604.687.1415

Montréal

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

T 514.954.2555
F 514.879.9015

Toronto

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

T 416.367.6000
F 416.367.6749

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. BLG ne garantit aucunement que la teneur de cette publication est exacte, à jour ou complète. Aucune partie de cette publication ne peut être reproduite sans l'autorisation écrite de Borden Ladner Gervais S.E.N.C.R.L., S.R.L. 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 desabonnement@blg.com ou en modifiant vos préférences d'abonnement dans blg.com/fr/about-us/subscribe. 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.