

VERSION CANADIENNE

# Assurer l'autonomie :

Comment l'assurance automobile prendra le pas sur  
l'évolution des risques

OCTOBRE 2021



# TABLE DES MATIÈRES

---

**1**

Vue d'ensemble : Le monde des véhicules autonomes (VA) d'aujourd'hui et de demain

**6**

L'assurance automobile peut répondre – et répondra – aux besoins de la société dans un monde de VA

**12**

Éléments essentiels liés à l'assurance pour la réglementation des VA

**19**

Conclusion

---

# Assurer l'autonomie :

## Comment l'assurance automobile prendra le pas sur l'évolution des risques

OCTOBRE 2021



## RÉSUMÉ

L'évolution de la technologie des véhicules autonomes, ou « VA », se poursuit à un rythme rapide en Amérique du Nord, soulevant plusieurs questions et défis stratégiques. Il sera important de concevoir un système de transport qui intègre les VA de manière globale et de façon à stimuler l'innovation, à accroître la sécurité publique, à assurer la tranquillité d'esprit et à protéger les conducteurs et les consommateurs canadiens. Travelers croit que l'industrie de l'assurance automobile devrait jouer - et jouera - un rôle essentiel, alors que les législateurs, les organismes de réglementation et la société s'adaptent au plus récent mode de transport. Le présent document de position présente le point de vue et les recommandations de Travelers sur ces importantes questions d'ordre public.

### Vue d'ensemble : Le monde du véhicule autonome (VA) d'aujourd'hui et de demain.

- Il est primordial d'aborder les questions et les défis d'ordre public de manière globale afin d'accroître la sécurité publique, assurer la tranquillité d'esprit, protéger les conducteurs et les piétons et stimuler l'innovation.
- Travelers croit que l'industrie de l'assurance automobile devrait jouer - et jouera - un rôle essentiel, alors que les législateurs, les organismes de réglementation et la société s'adaptent au plus récent mode de transport.
- Travelers est favorable à toutes les mesures qui contribuent à assurer la sécurité routière et l'entreprise estime qu'en définitive les VA seront bénéfiques à la société, car ils contribueront à réduire le nombre d'accidents, de blessures et de vies perdues.
- Il y a encore de nombreuses zones grises en ce qui concerne les VA. Par exemple, combien de temps faudra-t-il pour passer à une flotte entièrement autonome? Combien de temps faudra-t-il pour que les avantages escomptés des VA se concrétisent? Quelles conséquences et perturbations inattendues se produiront pendant la transition?



## ■ L'assurance automobile peut répondre – et répondra – aux besoins de la société dans un monde de VA.

- Travelers estime que le fait de mettre à profit la structure existante de l'assurance automobile, tant du côté des entreprises que des particuliers, est la meilleure façon d'indemniser rapidement et efficacement les victimes d'accidents, aujourd'hui et à l'avenir.
- La structure d'assurance actuelle est déjà conçue pour s'adapter à l'évolution des risques et permettrait de minimiser l'incertitude réglementaire, les perturbations du marché et la confusion des consommateurs.
- S'appuyer sur l'assurance automobile pour la couverture, quel que soit le type de véhicule, contribuera également à assurer la cohérence pendant la période où les VA et les véhicules avec conducteur partageront la route.
- L'assurance automobile offre aux propriétaires de véhicules, autonomes ou non, la plus grande tranquillité d'esprit face à d'autres préoccupations telles que les dommages causés par les intempéries ou le vol.

## ■ Éléments essentiels liés à l'assurance pour la réglementation des VA.

- Toute proposition de cadre juridique et réglementaire régissant les VA doit inclure des dispositions spécifiquement liées à l'assurance automobile.
- Les propriétaires de véhicules devraient être tenus de souscrire et de maintenir une assurance adéquate pour leur VA, qu'il s'agisse d'un véhicule personnel, de covoiturage ou appartenant à une entreprise.
- Le secteur de l'assurance devrait jouer un rôle prépondérant dans l'élaboration des politiques relatives aux VA et dans les discussions avec les intervenants. Les législateurs et les organismes de réglementation doivent coordonner leurs efforts et solliciter l'avis de tous les acteurs concernés afin de garantir un cadre réglementaire et rationnel qui aborde tous les problèmes potentiels.
- Travelers soutiendrait l'élaboration d'une loi type relative à l'assurance pour les VA qui s'appuie sur la structure actuelle de réglementation et de surveillance de l'assurance automobile.
- Travelers s'engage auprès de coalitions qui contribuent à éduquer le public et à formuler des recommandations sur les questions liées aux VA. Les assureurs disposent également de vastes programmes de communication avec les consommateurs et peuvent contribuer à éduquer les groupes cibles sur la sécurité des VA.
- Travelers est membre du comité sur les véhicules autonomes du Bureau d'assurance du Canada (BAC) et continuera à fournir de façon proactive des commentaires et un leadership éclairé à tous les intervenants.

En tant que leader et innovateur de longue date dans le domaine de l'assurance automobile des entreprises et des particuliers, Travelers est bien placée pour contribuer à cette discussion, s'engageant à faire partie de la solution d'assurance pour ces risques et à souscrire activement des risques sur le marché commercial. Nous sommes heureux de présenter ici la position de l'entreprise et nous nous réjouissons de poursuivre un dialogue approfondi entre les secteurs dans les années à venir.

Pour en savoir plus, consultez le site [travelersinstitute.org](https://travelersinstitute.org).



## APERÇU : LE MONDE DU VÉHICULE AUTONOME (VA) D'AUJOURD'HUI ET DE DEMAIN

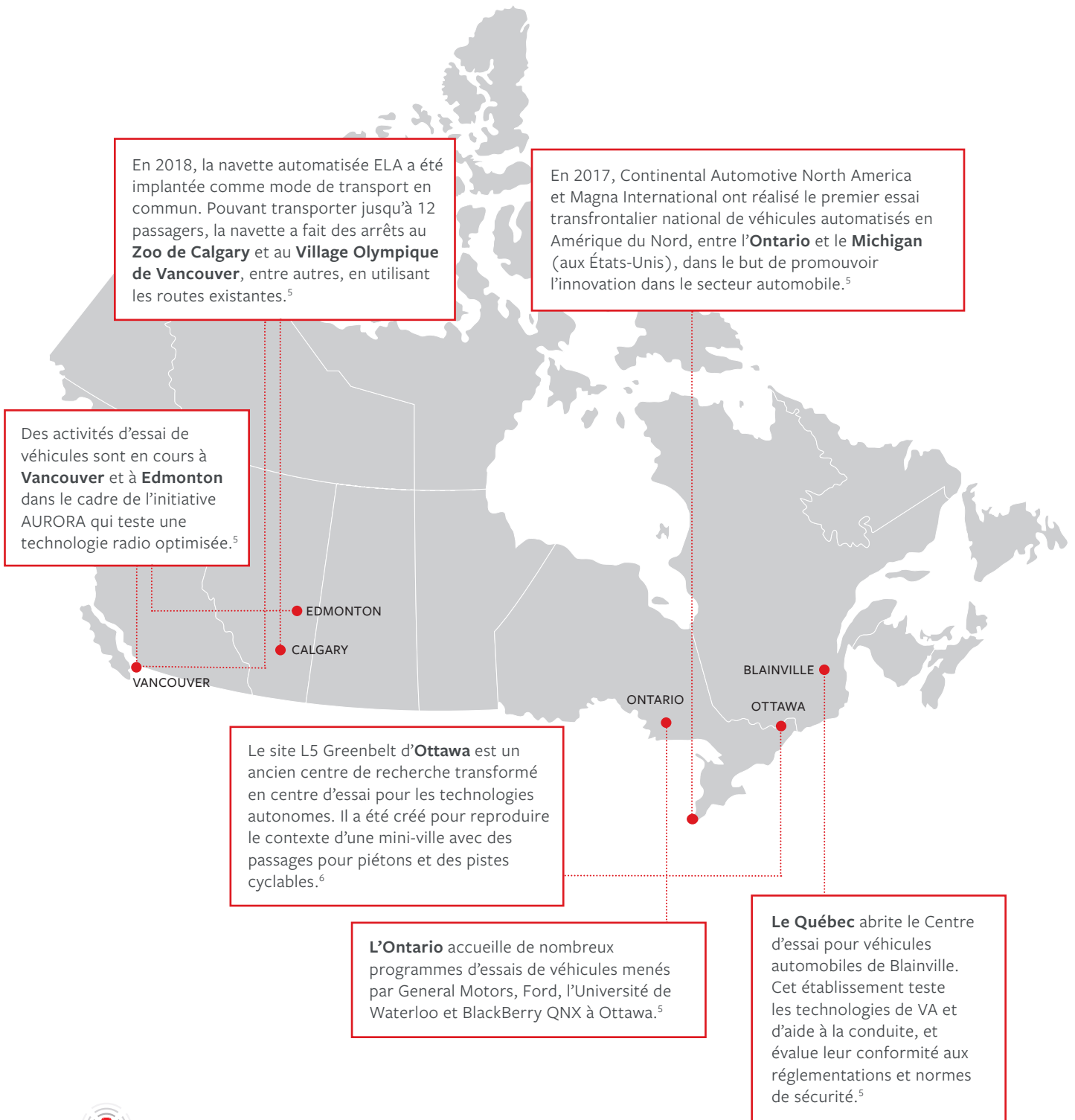
La croissance de l'industrie des VA s'est considérablement accélérée au cours des dernières années et continue de se développer rapidement. En 2016, l'Ontario a annoncé la mise en place d'un programme pilote de 10 ans visant à autoriser les essais de véhicules autonomes dans la province.<sup>1</sup> Le gouvernement de l'Ontario fournit un soutien financier aux entreprises émergentes et établies dans le domaine de la technologie des VA par le biais du Réseau d'innovation pour les véhicules automatisés (RIVA).<sup>2</sup> L'Ontario fait aussi activement la promotion de la province en tant que lieu d'investissement pour les entreprises du secteur des VA et a récemment organisé une mission commerciale virtuelle dans le domaine de la technologie automobile avec 18 entreprises de la Silicon Valley.<sup>3</sup> D'autres provinces ont également adopté des lois autorisant l'essai des véhicules, et plusieurs initiatives provinciales d'essai sont en cours pour les véhicules personnels, commerciaux et de transport public. Des entreprises de technologie des VA s'installent au Canada pour développer des produits et tester de nouvelles technologies. Par conséquent, le Canada est bien positionné pour faire face à un avenir où le déploiement des VA se fera à grande échelle. Bien que ce document de position se concentre sur les VA et le système d'assurance au Canada, il est important de reconnaître que les pays du monde entier font également des progrès importants en matière de technologies autonomes.

Toutefois, le progrès comporte son lot de défis. Le sentiment des consommateurs, les considérations réglementaires et le soutien de l'infrastructure représentent des défis pour l'adoption et le lancement des VA.

En outre, les effets de la pandémie de COVID-19 sur l'industrie du transport ont été considérables, car les fermetures de routes à l'échelle provinciale et l'augmentation du travail à distance ont tenu les conducteurs à l'écart des routes canadiennes. En Ontario, par exemple, les collisions ont diminué de 26 pour cent en 2020 par rapport à 2019. Tandis que la fréquence des accidents a diminué, des habitudes de conduite à risque sont apparues. Selon les données de la Police provinciale de l'Ontario, le taux d'accidents de la route mortels dans la province a augmenté de 22 pour cent en 2020, par rapport à 2019.<sup>4</sup> Des tendances similaires ont été enregistrées dans d'autres provinces et aux États-Unis. Si les effets définitifs de la pandémie de COVID-19 restent encore largement inconnus, elle a certainement eu un impact important sur le transport automobile en 2020. De plus, les VA ont le potentiel de fournir un mode de transport pouvant atténuer les risques qui pourraient découler de futures pandémies.



Les villes de plusieurs provinces canadiennes continuent à accueillir l'émergence de VA et beaucoup ont été identifiées comme des lieux privilégiés pour l'expérimentation de cette technologie en raison de leur environnement réglementaire favorable, de leur forte présence technologique et, dans certains cas, de leur climat.



Il n'est pas étonnant que l'industrie des VA continue d'attirer des investissements importants de la part des constructeurs automobiles traditionnels et des entreprises de technologies.

Le secteur des VA a évolué rapidement, et les technologies progressent à mesure que de plus en plus d'entreprises se lancent dans ce domaine. Aujourd'hui, presque tous les grands constructeurs automobiles participent d'une manière ou d'une autre à la sphère des VA, mais cela ne s'arrête pas là. D'innombrables entreprises en démarrage et géants de la technologie consacrent également des ressources à ce secteur.

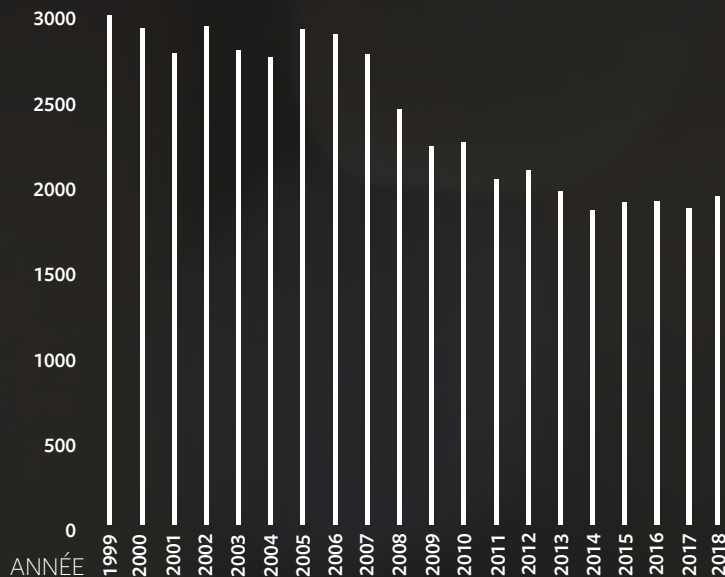
La recherche et le développement en matière de VA semblent aller bon train. Toutefois, l'un des principaux obstacles est la réceptivité des consommateurs à la technologie. Dans une enquête menée en 2020 par *Partners for Automated Vehicle Education*, dont le Travelers Institute est membre, près des trois quarts des personnes interrogées ont déclaré qu'elles pensaient que « la technologie des VA n'est pas prête pour la diffusion à grande échelle », et 20 pour cent des personnes interrogées ont déclaré qu'elles pensaient que les VA ne seraient jamais sécuritaires.<sup>7</sup> Si la promesse de routes plus sûres et de trajets plus tranquilles séduit certains, la difficulté de produire et de déployer la technologie des VA est toujours une réalité.

Le développement des VA n'en est qu'à ses débuts, la plupart des véhicules étant encore en phase de test. Il y a eu quelques cas de collisions, notamment un accident de Tesla Model X en 2018 à Mountain View, en Californie, et un accident d'Uber en 2018 impliquant un véhicule de test autonome à Tempe, en Arizona. Les deux accidents ont fait des victimes, et dans chaque cas, la responsabilité a été partiellement attribuée au système autonome.

Dans le cas de l'accident d'Uber, qui a tué un piéton qui traversait la rue, on a estimé que la programmation du véhicule ne tenait pas compte des piétons qui traversaient la rue illégalement, et que, par conséquent, il n'a pas reconnu le piéton sur sa trajectoire assez tôt pour déclencher un freinage d'urgence.<sup>8</sup> La façon dont les systèmes gèrent des scénarios comme celui-ci fera l'objet de discussions importantes à mesure que l'adoption des VA sera de plus en plus répandue.

Avec 94 pour cent des accidents dont la cause ultime et déterminante est attribuable à une erreur du conducteur,<sup>9</sup> l'objectif en ce qui concerne les VA est manifestement d'augmenter la sécurité routière. Toutefois, les niveaux inférieurs d'automatisation qui reposent en partie sur des systèmes automatisés et en partie sur un conducteur humain peuvent présenter des risques attribuables à une mauvaise utilisation, notamment la distraction du conducteur et son manque d'attention sur la route. Les systèmes de surveillance du conducteur et les méthodes de rappel de l'attention du conducteur peuvent être des facteurs clés pour maintenir la sécurité pendant cette transition.<sup>10</sup>

## NOMBRE TOTAL D'ACCIDENTS MORTELS DE LA ROUTE AU CANADA



Transports Canada recense 1 922 décès et plus de 150 000 blessures sur les routes canadiennes en 2018.<sup>11</sup>

## TENDANCES À SURVEILLER

La distraction au volant liée à la technologie peut être l'un des nombreux facteurs contribuant aux collisions et aux décès. Cette problématique pourrait devenir plus pertinente à court terme, au fur et à mesure que les nouvelles technologies semi-autonomes nécessitant l'intervention du conducteur seront déployées auprès du public.

Le secteur des assurances pourrait voir les taux de collision diminuer à mesure que l'adoption des VA augmente. Cependant, alors que l'industrie avait connu un certain niveau de fréquence favorable au cours des dernières années, notamment en raison de la pandémie de COVID-19, les premières prédictions de réductions spectaculaires ne se sont pas concrétisées à partir de la mi-2021.





Bien que certains experts prévoient que la saturation du marché pour les véhicules entièrement autonomes ne se produira pas avant quelques décennies, le marché évolue clairement dans cette direction, et les politiques et programmes de réglementation (ainsi que les secteurs comme les assurances) doivent s'adapter dès maintenant.

Les responsables de l'élaboration des politiques et les organismes de réglementation de tous les niveaux de gouvernement au Canada s'impliquent dans le développement et le déploiement des VA.

- **Gouvernement fédéral :** Le gouvernement fédéral a participé activement à l'élaboration de lignes directrices pour la sécurité, les essais et la cybersécurité des véhicules. Il est également chargé de superviser la sécurité des véhicules par l'intermédiaire de Transports Canada, qui a publié une série de lignes directrices, dont le « Cadre stratégique national pour les véhicules connectés et automatisés » en septembre 2018, et les « Lignes directrices sur la cybersécurité des véhicules au Canada » en juin 2020.<sup>12</sup> En janvier 2018, un comité du Sénat fédéral a également publié un rapport sur les VA intitulé « Paver la voie : Technologie et le futur du véhicule automatisé. »<sup>13</sup>
- **Gouvernements provinciaux :** Les provinces supervisent les essais, la conduite et la sécurité des véhicules, ainsi que les assurances. Certains gouvernements provinciaux, par exemple, ont adopté des lois autorisant les essais de véhicules, précisant les lieux où ces essais peuvent être effectués et les exigences en matière de surveillance des conducteurs pour garantir la sécurité publique.
- **Gouvernements municipaux :** Les municipalités ont également commencé à reconnaître la nécessité de modifier les infrastructures. En mars 2021, un comité d'experts du Conseil des académies canadiennes a publié : « Concevoir l'avenir de l'automobile au Canada : Le Comité d'experts sur les véhicules connectés et autonomes et la mobilité partagée », qui souligne l'importance de la planification urbaine pour les municipalités.<sup>14</sup>

Des discussions ont par ailleurs été entamées entre les organismes de réglementation nationaux et provinciaux sur la meilleure façon d'établir un cadre d'assurance. En février 2021, le Conseil canadien des responsables de la réglementation d'assurance a publié « Les véhicules automatisés et connectés et leurs répercussions sur le marché de l'assurance automobile ». <sup>15</sup>

L'étendue des activités souligne l'ampleur des changements nécessaires à la transformation future des transports. Pour les raisons que nous aborderons dans les pages qui suivent, toute structure réglementaire proposée devrait aborder explicitement les questions et les besoins spécifiques à l'assurance dans le nouveau contexte des VA, ce qui sera fondamental pour garantir un système équitable et efficace de prestations et d'indemnisation sans égard à la faute.

## L'ASSURANCE AUTO PEUT RÉPONDRE - ET RÉPONDRA - **AUX BESOINS DE LA SOCIÉTÉ DANS UN MONDE DE VA**

L'assurance automobile indemnise les victimes rapidement, équitablement et efficacement, surtout si on la compare à d'autres mécanismes de transfert des risques.

L'utilisation de la structure actuelle de l'assurance automobile comme principal mécanisme de transfert des risques dans un nouveau monde de VA favorise grandement la rapidité, l'équité et l'efficacité du point de vue du consommateur. La structure d'assurance existante est conçue pour indemniser rapidement les propriétaires de véhicules et dédommager efficacement les victimes d'accidents pour les préjudices corporels et dommages matériels. Les titulaires de polices continueront d'avoir un accès complet à la garantie Indemnités pour accident, qui permet aux conducteurs et aux passagers de bénéficier d'un paiement rapide pour les frais médicaux, la perte de revenu et autres garanties de l'assuré. Les compagnies d'assurance continueraient également à couvrir toute réparation nécessaire du véhicule. En outre, la plupart des propriétaires de véhicules connaissent bien la structure d'assurance existante et s'y sentent à l'aise (p. ex., pour souscrire une couverture, avoir une compréhension de base de la couverture et des documents de police, présenter des demandes d'indemnisation) et savent comment profiter de ses avantages.



Par ailleurs, la structure existante de l'assurance automobile peut s'adapter plus efficacement que les structures alternatives à l'évolution de l'environnement réglementaire et juridique en créant ou en améliorant les produits d'assurance. Étant donné que les assureurs automobiles ont une connaissance approfondie des systèmes d'indemnisation, ils sont particulièrement bien placés pour aider les responsables de l'élaboration des politiques à développer ou à modifier de tels systèmes pour des indemnités sans égard à la faute et une indemnisation rapide.

Bien que l'on n'ait pas accordé une grande attention à la manière dont la responsabilité et l'indemnisation seront abordées à mesure que les VA se multiplient, la responsabilité du fait du produit a été évoquée comme l'option par défaut inévitable. Cette supposition devrait être remise en question.

Contrairement à l'assurance automobile, les mécanismes alternatifs de transfert des risques, tels que la responsabilité du fait du produit, ne sont pas structurés pour être des solutions principales et complètes. Dans une étude récente, la RAND Corporation a constaté qu'un élément essentiel d'un cadre d'assurance pour les VA est la manière dont elle indemniserait efficacement les victimes de collisions.<sup>16</sup> Un modèle basé sur la responsabilité du fait du produit pour les VA, qui remplacerait ou aurait la préséance sur la structure actuelle de l'assurance automobile, pourrait obliger les consommateurs et les victimes à tenter des procès longs et complexes pour obtenir une indemnisation. De telles poursuites exigent des enquêtes et des preuves intensives et prolongées avant même de se rendre devant le tribunal.

En outre, le cadre juridique et réglementaire de la responsabilité du fait du produit n'est pas adapté au traitement des collisions automobiles, car le nombre même d'incidents distincts enliserait les systèmes judiciaires et retarderait considérablement l'indemnisation. L'indemnisation des victimes, si elle a lieu, pourrait prendre des années. Le rapport de la RAND Corporation indique également que le grand nombre d'accidents de voiture qui se produisent aujourd'hui nécessite « une importante infrastructure de spécialistes chargés de résoudre, de juger et de régler ces sinistres », et que les compagnies d'assurance ont formé des équipes d'experts spécialisés dans ce domaine.<sup>17</sup>

Le dossier des coussins gonflables Takata est un exemple des limites de la responsabilité du fait du produit en matière d'indemnisation des victimes. Il a fallu bien plus d'une décennie pour que cette affaire passe par les différentes phases (dépôt de rapport, enquête réglementaire, rappel et indemnisation) du régime des défauts de produits qui régit les constructeurs et fabricants d'équipement automobiles. Certains constructeurs automobiles ont conclu un accord avec les consommateurs, mais d'autres sont toujours en procès. C'est un fait particulièrement frappant, étant donné que les premiers problèmes liés au produit et les premières blessures de conducteurs sont survenus en 2004.

Il est à noter, et ce n'est pas surprenant, que le principal mécanisme de transfert des risques et de compensation pour les modes de transport encore plus sophistiqués (p. ex., les trains, les avions, les bateaux) va au-delà de la responsabilité du fait des produits et repose sur l'assurance. Pour les consommateurs, les entreprises et les autorités de réglementation, il est logique que les VA emboîtent le pas.



L'utilisation des systèmes d'assurance automobile existants minimise la confusion des consommateurs, l'incertitude réglementaire et les perturbations du marché.

Essentiellement, la structure actuelle de l'assurance automobile offre aux consommateurs, aux entreprises, aux organismes de réglementation et aux systèmes juridiques un niveau élevé de certitude et de stabilité. En général, tous les véhicules et les conducteurs sont couverts par une certaine protection en matière de responsabilité. L'assurance automobile dispose d'une infrastructure juridique et réglementaire solide, avec des protections adéquates et complètes pour les consommateurs, qui régissent les fournisseurs d'assurance et les assurés.



En outre, les systèmes de distribution de l'assurance automobile sont déjà en place et évolueront pour s'adapter aux nouvelles technologies et aux nouveaux risques. La tarification et la souscription évolueront probablement de manière à inclure des systèmes à la fois basés sur les conducteurs et sur les véhicules. Cela permettra aux assureurs de jouer leur rôle traditionnel d'atténuation des risques en envoyant des indications sur la différenciation des primes entre les véhicules couverts afin d'encourager les améliorations technologiques des VA. Dans un rapport publié par RAND Corporation en décembre 2020, un constructeur automobile est cité comme disant qu'il n'y a « aucune raison pour que le système actuel ne puisse pas continuer à fonctionner. » D'autres experts sont intervenus, affirmant qu'historiquement, le secteur de l'assurance automobile est resté résilient face aux améliorations et innovations technologiques.<sup>18</sup> Compte tenu de la technologie et de la saisie des données en temps réel, des polices d'assurance relatives au partage des données peuvent être mises en œuvre afin de garantir que les primes correspondent bien aux risques. Les compagnies d'assurance comme Travelers ont les ressources nécessaires pour le faire. Enfin, les VA peuvent présenter de nouveaux risques et responsabilités (p. ex., des menaces de cybersécurité) qui devront peut-être être traités par une nouvelle génération de produits d'assurance et de couvertures.

Au cours de la période où les VA et les autres véhicules partageront probablement la route, les systèmes d'assurance automobile doivent et devront être en mesure d'accueillir et de traiter de manière adéquate ces deux types de véhicules. Pendant cette transition, un système d'indemnisation réfléchi est nécessaire pour éviter que les consommateurs ne s'embourbent dans des litiges juridiques et techniques longs et coûteux pour déterminer si une erreur humaine ou un dysfonctionnement technologique a causé une collision. De manière générale, l'absence d'un système d'indemnisation efficace et en temps utile pourrait également entraver l'adoption à grande échelle des VA. La cohérence de la prestation, de l'expérience client et des attentes, avec des « règles de conduite » claires (p. ex., la surveillance réglementaire, les exigences juridiques, etc.), sont indispensables à un régime efficace de transfert des risques. Si les VA et les autres véhicules sont régis par différentes structures d'assurance de première ligne, la confusion qui en résulte pour les consommateurs et l'incertitude réglementaire peuvent augmenter les dépenses liées aux décisions litigieuses en matière de responsabilité et aux perturbations du marché. Diviser le marché de cette manière créerait une véritable disparité sur les routes pour ce qui est de savoir qui est couvert, pour quoi, et dans quel cadre réglementaire et juridique.

En outre, si des structures distinctes d'indemnisation et de responsabilité régissent ou ont la primauté sur différents types de véhicules et leurs propriétaires, des questions et des incertitudes peuvent surgir autour de problèmes tels que le forum approprié, la responsabilité et les normes en matière de preuve, ainsi que l'application de divers systèmes de type « sans égard à la faute ».



## La subrogation est déjà un élément important du système d'assurance automobile.

Aujourd'hui, les assureurs indemnisent les victimes d'accidents pour les préjudices corporels et dommages matériels, puis, le cas échéant, cherchent à récupérer ces paiements auprès des constructeurs automobiles si un défaut a causé le sinistre. Ce processus est appelé subrogation. Il y a plusieurs années, Toyota a dû faire face à de nombreux cas « d'accélération soudaine », possiblement causée par des défauts de produits. Comme ces véhicules Toyota ont fait l'objet de demandes d'indemnisation pour dommages matériels et préjudices corporels, les assureurs automobiles ont payé les demandes même s'il était prouvé que l'accident avait pu être causé par un défaut d'accélération soudaine. Après avoir payé les réclamations, certains des assureurs ont intenté des actions subrogatoires contre Toyota.<sup>19</sup> Il s'agit là d'un élément important du système d'assurance automobile, qui devrait se poursuivre à l'avenir : les demandeurs sont rapidement indemnisés par l'assureur, et l'assureur individuel assume ensuite la charge (et dispose des ressources) de poursuivre le fabricant du produit pour récupérer ces pertes.

Ces réclamations en matière de responsabilité du fait des produits peuvent être complexes et coûteuses. Les réclamations potentielles en matière de responsabilité du fait du produit impliquant des VA pourraient se révéler plus complexes et entraîner des coûts supplémentaires. Un système qui privilégie les prestations et les indemnisations sans faute plutôt que de déterminer si un VA était défectueux offre la plus grande cohérence et la plus grande certitude aux consommateurs, et se base sur les cadres juridiques et réglementaires existants qui se sont régulièrement adaptés aux progrès technologiques. Le fait d'éviter ces actions en subrogation incite également les fabricants de VA à concevoir et à construire des véhicules plus sûrs, ce qui est un avantage clé de ce système.

## L'assurance de risques liés aux VA dans le secteur de l'assurance commerciale aujourd'hui.

Travelers est fière des investissements qu'elle réalise pour mieux comprendre les risques émergents et fournir des solutions de marché à ses assurés. La création de partenariats avec des entreprises du secteur des VA en est un excellent exemple. Il existe un marché croissant dans le secteur de l'assurance des entreprises pour les risques associés aux VA parmi les concepteurs de technologies, les opérateurs, les services de soutien, etc., et Travelers s'est engagée à faire partie de la solution d'assurance pour ces risques.

Travelers s'engage activement et continue à rechercher des opportunités qui correspondent à notre profil de risque. Grâce à des recherches approfondies, à l'engagement d'experts, à des partenariats liés au secteur et à une souscription réfléchie, Travelers estime que ces risques présentent des opportunités pour les assureurs. Pour assurer la continuité des progrès, il est primordial que les marchés de l'assurance disposent de solutions pour ces risques émergents.





Aux États-Unis, le partenariat actif avec des entreprises du marché des VA s'est avéré mutuellement bénéfique pour Travelers et les entreprises que nous assurons. Les assurés bénéficient des stratégies de gestion et d'atténuation des risques de Travelers, élaborées au cours de nos plus de 165 ans d'existence, et nous continuons à affiner notre expertise en matière de souscription alors que nous nous investissons davantage dans le secteur des VA. En outre, l'équipe de contrôle des risques de pointe de Travelers pourrait aider ces entreprises qui exploitent des créneaux spécialisés en examinant et en proposant des recommandations pour les aider à atténuer leur exposition aux risques. Les conclusions tirées des activités aux États-Unis seront cruciales pour Travelers qui cherche à saisir ces opportunités sur le marché canadien. Alors que l'industrie des VA continue de se développer, Travelers s'engage à être un partenaire actif et à contribuer à ouvrir la voie.

## ■ L'assurance auto aura un rôle important à jouer dans un monde de VA.

Les propriétaires de véhicules autonomes auront néanmoins besoin d'une couverture pour les incidents non liés à des collisions, comme les intempéries et le vol.

Même avec des véhicules entièrement autonomes, l'implication humaine ne disparaîtra pas, et les particuliers auront toujours besoin d'une assurance automobile. Dans un avenir rapproché, les véhicules avec une certaine implication du conducteur continueront à être confrontés à des problèmes de responsabilité en cas d'accident. Au fur et à mesure que des technologies de plus en plus distrayantes sont déployées dans des véhicules partiellement automatisés, l'assurance responsabilité civile pourrait devenir encore plus importante.

De plus, l'entretien des véhicules par les propriétaires (par exemple, la réparation des pneus et des freins, l'installation de mises à jour technologiques/logicielles, l'entretien des capteurs) peut entraîner une responsabilité personnelle, qui est adéquatement prise en charge par les assurances. En outre, les propriétaires de VA auront toujours besoin d'une couverture pour les incidents non liés à des collisions, comme le vol et les dommages causés par les intempéries. La responsabilité du fait du produit ne couvre tout simplement pas la totalité des zones de couverture essentielles liées à l'utilisation et à la propriété des véhicules.

Enfin, les propriétaires de véhicules autonomes, comme tous les autres propriétaires de véhicules, veulent avoir l'assurance d'être protégés contre les coûts d'événements imprévus. L'assurance automobile offre aux consommateurs une protection 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7, contrairement à d'autres systèmes de transfert des risques qui sont tributaires de critères et/ou de circonstances juridiques spécifiques (par exemple, un dysfonctionnement/défaut prouvable d'un produit mécanique ou de conception).

## ÉLÉMENTS ESSENTIELS LIÉS À L'ASSURANCE POUR LA RÉGLEMENTATION DES VA

Toute structure juridique ou réglementaire complète en matière de VA doit inclure des politiques spécifiques aux assurances.

Travelers recommande ce qui suit pour répondre aux questions urgentes liées aux VA en matière d'assurance :

Aborder spécifiquement la norme de responsabilité en matière d'assurance comme principal mécanisme de transfert des risques.

Aujourd'hui, plusieurs mécanismes de transfert de risques et de responsabilité régissent et influencent le marché de l'automobile. Il s'agit notamment de l'assurance, de la négligence de common law, des diverses protections en cas d'accidents sans égard à la faute ou de préjudices personnels, des systèmes légaux, de la responsabilité du fait des produits, des lois sur la fraude et des exigences en matière de licence. Bien que Travelers prévoie que ce sera également le cas dans un monde de VA, nous croyons que l'assurance automobile devrait jouer le même rôle principal de transfert de risque dans ce secteur que celui qu'elle joue actuellement pour les véhicules non autonomes.

En outre, les systèmes juridiques réfléchissent déjà à la manière d'aborder les nouveaux problèmes d'indemnisation liés aux collisions avec des VA. Par exemple, aux États-Unis, le National Transportation Safety Board a déterminé, lors de son examen d'un accident mortel impliquant un véhicule Tesla, que l'utilisation de la fonction de pilotage automatique de Tesla avait contribué à l'accident, ainsi que les deux conducteurs impliqués.<sup>20</sup> Cette décision témoigne de la capacité des systèmes juridiques existants à évaluer les risques complexes et variés présentés par les VA.

Le secteur de l'assurance s'adaptera à cette complexité accrue, et Travelers est prête à apporter son expertise aux organismes de réglementation et aux législateurs qui travaillent sur ces changements.

Par conséquent, toute proposition de politique publique concernant la gouvernance de la responsabilité liée aux VA devrait spécifiquement aborder les systèmes d'indemnisation et les normes de responsabilité en matière d'assurance, y compris qui est responsable de l'obtention de la couverture. Comme dans le cas du système actuel d'assurance automobile, les propriétaires de VA devraient être responsables de l'obtention et du maintien d'une assurance adéquate. Cela doit s'appliquer que le véhicule soit utilisé à des fins personnelles, pour le covoiturage ou pour l'entreprise.

Étant donné qu'il peut y avoir de nombreuses approches possibles en matière de responsabilité et d'indemnisation pour les VA, y compris des systèmes qui n'existent peut-être pas encore aujourd'hui, un encadrement est nécessaire pour évaluer les différentes options. Tout système de responsabilité en matière de VA doit être évalué en fonction de sa capacité à atteindre le meilleur équilibre entre les trois objectifs suivants :

- **Offrir une indemnisation complète et rapide aux victimes :** Les parties lésées doivent être indemnisées sans délai par le biais des processus d'indemnisation et de prestations sans égard à la responsabilité.
- **Règlement efficace des réclamations :** Réduire au minimum les déterminations de responsabilité coûteuses et prolongées pour la plupart des accidents.
- **Encourager l'adoption des VA et améliorer la sécurité de ceux-ci :** Un système de responsabilité devrait encourager l'industrie des VA à obtenir des résultats plus sûrs. Les assureurs encouragent l'utilisation de véhicules plus sûrs depuis des décennies par le biais de la tarification des risques, des recherches sur la sécurité menées par Transports Canada, de l'Insurance Institute for Highway Safety et d'autres efforts.



## Normaliser les exigences en matière de gouvernance des données et de cybersécurité.

Les VA posent de nouvelles questions et offrent de nouvelles possibilités en matière de collecte et de gestion des données, qui n'ont été que renforcées par les récents développements relatifs aux données et à la vie privée dans les médias sociaux. Bien que Travelers ne se préoccupe pas de savoir qui élabore et impose les exigences en matière de gestion des données, la société soutient la normalisation (par le biais de la législation ou de la réglementation, par exemple) des exigences en matière de collecte, de partage, de stockage et de sécurité des données.

Pour faciliter la mise en place d'un système d'assurance automobile efficace et efficient pour les VA, le gouvernement devrait exiger le partage des données en temps opportun (par les constructeurs automobiles et les autres personnes qui obtiennent des données sur les accidents et les performances des VA) avec les fournisseurs d'assurance, tout en assurant des protections adéquates pour la vie privée des consommateurs. Le partage des données avec les assureurs peut contribuer à faciliter la couverture d'assurance de plusieurs manières, notamment :

- En établissant la responsabilité et la causalité en cas d'accident (fonction assurée par l'assureur, et non par le client).
- En aidant à la souscription et à la tarification adéquates des polices d'assurance.
- En soutenant les activités d'atténuation et de contrôle des risques (p. ex., via des mises à jour de logiciels).

En fin de compte, la normalisation de la gouvernance des données et l'assurance du partage des données avec les assureurs profitent à toutes les parties concernées, y compris les propriétaires de véhicules, les victimes de collisions, les fabricants et les fournisseurs d'assurance.

En outre, Travelers soutient la création d'un conseil ou d'un comité consultatif d'experts pour aider à traiter les questions de données et de cybersécurité, y compris la façon dont ces questions sont liées et comment elles peuvent être efficacement résolues ensemble. La représentation des assureurs au sein d'un tel groupe serait essentielle.





Travelers soutient le développement d'exigences strictes en ce qui concerne les VA; une question qui est étroitement liée à la création de normes de gestion des données. Les cyberrisques ont une incidence sur la sécurité de nos communautés dans un monde de VA et doivent donc être abordés. Cela démontre également la nécessité d'instaurer des protocoles de partage des données appropriés. Si un cyberincident se produit, il sera important de disposer des données expliquant ce qui s'est passé, non seulement à des fins d'assurance, mais aussi pour les efforts futurs d'atténuation des risques et de prévention.



## Assurer la représentation du secteur de l'assurance dans le cadre de l'élaboration des politiques et des forums d'intervenants.

Travelers est favorable à l'utilisation de conseils consultatifs et de groupes de travail composés d'experts des secteurs privé et public pour aider à documenter les processus d'élaboration des politiques relatives aux VA et leur contenu. En outre, nous encourageons les politiques publiques qui garantissent que le secteur de l'assurance occupe un siège à la table. De nombreux groupes d'intervenants autres que les assureurs s'intéresseront à l'élaboration et à la mise en œuvre de nouvelles politiques en matière de VA, notamment les groupes de consommateurs, les fabricants, les développeurs et fournisseurs de technologies, les avocats, les organismes de réglementation, les législateurs, les universitaires/chercheurs en politique publique et d'innombrables autres parties. Travelers a déjà rejoint un certain nombre de ces coalitions intersectorielles aux États-Unis, notamment *Partners for Automated Vehicle Education* et l'*Advanced Vehicle Technology Consortium* du MIT. Aux États-Unis, Travelers organise également des programmes éducatifs pour faire progresser l'éducation des consommateurs et le dialogue sur les VA au sein de l'industrie par le biais de sa branche de politique publique, le Travelers Institute. Travelers projette d'adopter une approche similaire au Canada et travaillera activement avec les intervenants pour développer des solutions d'assurance qui soutiennent le développement éprouvé des VA.

Les assureurs bénéficieront d'un point de vue unique et précieux sur plusieurs questions clés qui seront probablement soulevées par la technologie des VA, comme l'évaluation et l'atténuation des risques, l'analyse des données massives, le fonctionnement de régimes de responsabilité complets et la gestion des problèmes de coordination entre les provinces et le gouvernement fédéral. En tant que leader et innovateur de longue date dans le domaine de l'assurance des entreprises et des particuliers, Travelers est bien placée pour contribuer à ces discussions d'élaboration des politiques. En outre, Travelers soutient et serait prêt à diriger la création d'une coalition d'intervenants non gouvernementaux qui se pencherait sur les questions liées aux VA et ferait des recommandations à ce sujet.

## Promouvoir la communication et la coordination entre les responsables de l'élaboration de politiques et les intervenants.

De nombreux législateurs et organismes de réglementation aux niveaux municipal, provincial et fédéral, tout comme les groupes industriels privés et les entreprises individuelles, sont aux prises avec des défis et des possibilités stratégiques inhérents au monde des VA. La coordination entre ces acteurs est essentielle pour élaborer une structure réglementaire cohérente et rationnelle qui favorisera la croissance et l'adoption de la technologie des VA, ainsi que la sécurité publique, pendant la transition vers les VA.

Une étape importante est la coopération public-privé par le biais de conseils consultatifs permanents ou de structures similaires. Ces organismes favorisent généralement la recherche d'un consensus et la formulation de meilleures pratiques, tout en reconnaissant la nécessité d'une certaine souplesse pour promouvoir la concurrence et l'innovation axées sur les consommateurs dans le marché privé.



Au niveau des décideurs, Travelers encourage les responsables municipaux, provinciaux et fédéraux à travailler ensemble dans la mesure du possible. L'actuelle structure provinciale de réglementation et de surveillance de l'assurance est bien établie et offre une certitude aux entreprises et aux consommateurs. Afin de s'appuyer sur cette structure existante et de promouvoir l'uniformité entre les approches en matière d'assurance liées aux VA, tant pendant la phase de transition et d'essai des VA qu'après la mise en circulation de véhicules entièrement autonomes, Travelers appuierait l'élaboration d'une loi type, ainsi que la collaboration entre Transports Canada et les organismes de réglementation provinciaux.

Enfin, Travelers encourage tous les décideurs politiques à communiquer ouvertement et régulièrement avec le public au fur et à mesure que les discussions politiques sont menées et que les décisions sont prises. La transparence du processus encouragera la confiance du public à l'égard de l'évolution de la technologie des VA et des mesures de sécurité connexes.

## Utiliser les systèmes de prestation des assureurs existants pour communiquer avec les consommateurs.

Comme nous l'avons indiqué, les VA nécessiteront probablement un certain niveau d'intervention humaine dans un avenir rapproché. Par conséquent, il est possible d'accroître la sécurité en éduquant les conducteurs sur l'évolution de la technologie et sur leurs rôles et responsabilités en matière de conduite.


Dans la mesure où les responsables gouvernementaux élaborent des normes et des exigences de notification aux consommateurs concernant la technologie des VA, les directives de sécurité, les notifications de distraction au volant et d'autres informations importantes, Travelers et d'autres assureurs peuvent utiliser leurs systèmes complets de prestations pour faciliter la communication de ces normes aux consommateurs.

## Les comportements de conduite dangereuse continueront à poser des problèmes.

L'évolution vers les VA pourrait, à court terme, contribuer à réduire les collisions qui se produisent aujourd'hui en raison de la distraction au volant. Dans l'intervalle, les comportements de conduite dangereuse continueront à poser des problèmes. Un sondage effectué par Travelers en mars 2021 a révélé que pendant la pandémie, les Américains ont été plus nombreux que par le passé à envoyer des textos et à faire des achats en ligne tout en conduisant.<sup>21</sup> Des préoccupations similaires en matière de distraction au volant existent au Canada. Dans un sondage réalisé par l'Association canadienne des automobilistes en 2020, 47 pour cent des Canadiens admettent avoir déjà tapé ou utilisé l'enregistreur vocal pour envoyer un message en conduisant.<sup>22</sup>

Dans la perspective d'un système de transport entièrement autonome et d'une période de transition, Travelers se penche sur les questions de sécurité routière telles que la distraction au volant par le biais de sa campagne d'éducation *Every Second Matters*<sup>TM</sup> menée par le Travelers Institute, sa division de politique publique. Depuis la pandémie, des programmes ont été organisés à Calgary, Toronto, Niagara Falls et dans d'autres endroits, et se sont tenus virtuellement.

La campagne, lancée en 2017, reconnaît que chaque conducteur, passager, cycliste et piéton a un rôle à jouer dans la lutte contre la distraction et le renforcement de la sécurité routière. Les programmes organisés dans les universités, les conférences sur l'industrie et la sécurité des transports et d'autres événements publics fournissent des informations précieuses sur les risques liés à la distraction au volant.



L'initiative *Every Second Matters*<sup>TM</sup> repose sur trois principes clés :

- Créer une **stigmatisation sociale** autour de la distraction au volant.
- Accroître la sensibilisation à la **conscience situationnelle** par tous les usagers de la route, y compris en élevant la conversation sur la **sécurité** des **piétons** et des **cyclistes**.
- Analyser les **technologies** évolutives et des solutions InsurTech

Pour en apprendre davantage, consultez le site [travelersinstitute.org](https://travelersinstitute.org).



## CONCLUSION

En résumé, Travelers croit que l'assurance automobile peut répondre, et répondra, aux besoins de la société dans un monde de VA en continuant à indemniser les consommateurs concernés avec rapidité, équité et efficacité. Toute structure juridique ou réglementaire complète qui concerne les VA doit inclure des éléments spécifiques à l'assurance, comme :

- Aborder les normes de responsabilité en matière d'assurance comme principal mécanisme de transfert des risques.
- Normaliser les exigences en matière de gouvernance des données et de cybersécurité.
- Assurer la représentation du secteur de l'assurance dans les forums et les discussions avec les intervenants sur l'élaboration des politiques.

Travelers s'engage à offrir une solution d'assurance pour les risques associés aux VA et fournit une couverture aux entreprises de VA qui correspondent à notre profil de risque dans le secteur commercial. Travelers compte bien travailler avec les décideurs politiques et les autres intervenants pour développer des politiques d'assurance pour les VA et des réglementations qui ont du sens et profitent à ce secteur en pleine croissance et à ses consommateurs.





TRAVELERS INSTITUTE® | TRAVELERS

## À propos du Travelers Institute

Travelers a fondé le Travelers Institute comme vecteur de participation aux dialogues de politiques publiques qui touchent le secteur de l'assurance de dommages et l'industrie des services financiers. Le Travelers Institute fait appel à l'expertise de l'industrie des membres de la haute direction de Travelers, au savoir-faire technique de ses propres spécialistes du risque et à d'autres experts, pour fournir des renseignements, des analyses et des recommandations aux responsables de l'élaboration des politiques et des législateurs.



## SOURCES:

- <sup>1</sup> Ontario Ministry of Transportation. "Automated Vehicle Pilot Program." March 2019. <http://www.mto.gov.on.ca/english/vehicles/automated-vehicles.shtml>
- <sup>2</sup> Ontario News. "Ontario Drives Innovation in the Automotive Sector." News Article. 18 Aug. 2020. <https://news.ontario.ca/en/release/58024/ontario-drives-innovation-in-the-automotive-sector>
- <sup>3</sup> Ontario News. "Ontario Leads Virtual Auto-Tech Trade Mission to Silicon Valley." News Article. 2 Mar. 2021. <https://news.ontario.ca/en/release/60512/ontario-leads-virtual-auto-tech-trade-mission-to-silicon-valley>
- <sup>4</sup> CBC News. "Ontario traffic fatalities reach historic highs in 2020 despite pandemic restrictions, OPP say." News Article. 16 Mar. 2021. <https://www.cbc.ca/news/canada/toronto/ontario-provincial-police-traffic-collisions-down-fatalities-up-1.5952037>
- <sup>5</sup> Transport Canada. "Testing and researching connected and automated vehicles." November 2019. <https://tc.canada.ca/en/road-transportation/innovative-technologies/connected-automated-vehicles/testing-researching-connected-automated-vehicles>
- <sup>6</sup> CBC News. "'Mini-city' for self-driving vehicles launches in Greenbelt." News Article. 18 May 2019. <https://www.cbc.ca/news/canada/ottawa/autonomous-vehicle-test-track-launch-1.5140703>
- <sup>7</sup> Partners for Automated Vehicle Education. "PAVE POLL: AMERICANS WARY OF AVS BUT SAY EDUCATION AND EXPERIENCE WITH TECHNOLOGY CAN BUILD TRUST." Press release. 19 May 2020. <https://pavecampaign.org/pave-poll-americans-wary-of-avs-but-say-education-and-experience-with-technology-can-build-trust>
- <sup>8</sup> National Transportation Safety Board. Accident Report: Collision Between Vehicle Controlled by Developmental Automated Driving System and Pedestrian. March 2018. <https://www.ntsb.gov/investigations/AccidentReports/Reports/HAR1903.pdf>
- <sup>9</sup> U.S. Department of Transportation, National Highway Traffic Safety Administration, Critical Reasons for Crashes Investigated in the National Motor Vehicle Crash Causation Survey. February 2015. <https://crashstats.nhtsa.dot.gov/Api/Public/ViewPublication/812115>
- <sup>10</sup> Insurance Institute for Highway Safety. "Automated systems need stronger safeguards to keep drivers focused on the road." News article. 12 Mar. 2020. <https://www.iihs.org/news/detail/automated-systems-need-stronger-safeguards-to-keep-drivers-focused-on-the-road>
- <sup>11</sup> Transport Canada. Canadian Motor Vehicle Traffic Collision Statistics: 2018. May 2021. <https://tc.canada.ca/en/road-transportation/motor-vehicle-safety/canadian-motor-vehicle-traffic-collision-statistics-2018>
- <sup>12</sup> Transport Canada. Connected and automated vehicle safety: what you need to know. June 2021. [https://tc.canada.ca/en/road-transportation/innovative-technologies/connected-automated-vehicles/connected-automated-vehicle-safety-what-you-need-know/#\\_Canadas\\_Safety\\_Framework](https://tc.canada.ca/en/road-transportation/innovative-technologies/connected-automated-vehicles/connected-automated-vehicle-safety-what-you-need-know/#_Canadas_Safety_Framework)
- <sup>13</sup> Axis Insurance Group Ltd. "Canada's Autonomous Vehicle Regulatory Framework (Pt. 1)." Axis Marketing Blog. 21 Oct. 2019. <http://blog.axisgroup.insure/canada-autonomous-vehicle-regulation-policies-pt1>
- <sup>14</sup> Council of Canadian Academies. Choosing Canada's Automotive Future. 2 Mar. 2021. <https://cca-reports.ca/reports/connected-and-autonomous-vehicles-and-shared-mobility/>
- <sup>15</sup> Insurance Business Canada. "CCIR identifies key insurance issues for connected and automated vehicles." 29 Jan. 2021. <https://www.insurancebusinessmag.com/ca/news/auto-motor/ccir-identifies-key-insurance-issues-for-connected-and-automated-vehicles-245063.aspx>
- <sup>16</sup> Stanley, Karlyn D., Michelle Grisé, and James M. Anderson. Autonomous Vehicles and the Future of Auto Insurance. Santa Monica, CA: RAND Corporation, 2020. [https://www.rand.org/pubs/research\\_reports/RRA878-1.html](https://www.rand.org/pubs/research_reports/RRA878-1.html)
- <sup>17</sup> Ibid.
- <sup>18</sup> Ibid.
- <sup>19</sup> CBS News, "7 Insurers Sue Toyota Over Acceleration Claims." News article. 4 Jan. 2011. <https://www.cbsnews.com/news/7-insurers-sue-toyota-over-acceleration-claims/>
- <sup>20</sup> National Transportation Safety Board. Collision between a Car Operating with Automated Vehicle Control Systems and a Tractor-Semitrailer Truck. 7 May 2016. <https://www.ntsb.gov/news/events/Documents/2017-HWY16FH018-BMG-abstract.pdf>
- <sup>21</sup> Travelers, "Travelers Releases 'Zaadii: The Legend of Z-Hawk' during New York Comic Con's Metaverse to Honor a Life Cut Short by Distracted Driving" Press release. 8 Oct. 2020. <https://investor.travelers.com/newsroom/press-releases/news-details/2020/Travelers-Releases-Zaadii-The-Legend-of-Z-Hawk-during-New-York-Comic-Con's-Metaverse-to-Honor-a-Life-Cut-Short-by-Distracted-Driving/default.aspx>
- <sup>22</sup> L'Association canadienne des automobilistes. Statistiques sur la distraction au volant. Juin 2021 <https://www.caa.ca/driving-safely/distracted-driving/statistics/>









TRAVELERS INSTITUTE® | TRAVELERS 

[travelersinstitute.org](https://travelersinstitute.org)

Travelers Institute, 700 13th Street NW, Suite 1180, Washington, DC 20005

© 2021 The Travelers Indemnity Company. Tous droits réservés. La marque Travelers et le logo de Travelers représentant un parapluie sont des marques de commerce déposées de la société The Travelers Indemnity Company aux États-Unis et dans d'autres pays. M-18578 Nouveau 10-21