

EN DIX ANS,
LE MARCHÉ DES
DRONES A CONNU
UNE ÉVOLUTION RAPIDE
ET UNE CROISSANCE
EXPONENTIELLE.



DRONES

ET ASSURANCE

SURVOL D'UN MARCHÉ EN CROISSANCE

Jusque dans les années 2000, les drones étaient en général des aéronefs à ailes fixes pesants, coûteux et à usage essentiellement militaire¹. Grâce aux avancées technologiques, ils sont maintenant plus petits, moins chers et plus faciles d'utilisation. Livraison de colis, surveillance de pipelines, inspection de toits et de canalisations, survol de zones sinistrées, collecte de données sur les cultures, cartographie minière, prise de vues aériennes pour le cinéma ou le courtage immobilier: les drones s'avèrent utiles dans de nombreuses situations et à diverses industries. Au point où l'on estime que les ventes internationales de drones commerciaux et civils devraient dépasser les 90 milliards de dollars d'ici 2025².

Une réglementation favorable

Le Canada n'échappe pas à cette démocratisation des drones; 1672 certificats d'opérations aériennes spécialisées (COAS) ont été délivrés en 2014. En fait, le Canada est même précurseur en la matière, puisqu'il a adopté dès 1996 des dispositions réglementaires et des règles de sécurité encadrant l'utilisation des drones.

Patrice Castravelli, courtier en assurance de dommages et placeur principal, gestion de risques chez GPL Assurance, explique: «Avant d'utiliser un drone, les opérateurs doivent obtenir un COAS, généralement délivré pour un an, et se conformer aux lois et règlements, dont le *Code criminel* et les lois provinciales et fédérales en matière d'intrusion et de protection de la vie privée, qui leur imposent un cadre légal restrictif.» Le cadre réglementaire canadien demeure un modèle dans le monde, au point où le Canada a été choisi par Amazon pour effectuer ses tests de livraison de petits colis (cinq livres et moins) par drone après que la requête du géant du commerce électronique eut été déboutée par l'équivalent américain de Transports Canada³.

Toutefois, les opérateurs de drones doivent se conformer «à des conditions de sécurité strictes, notamment au chapitre des limites d'altitude ainsi que des distances minimales à respecter par rapport aux aérodromes et aux autres dangers, rappelle M. Castravelli. L'utilisation d'un drone doit se faire dans un espace aérien précis et en visibilité directe.» Transports Canada a mis en place sur son site un guide interactif pour aider les utilisateurs de drones à suivre la réglementation et à connaître les situations qui nécessitent l'obtention d'un permis.

Un produit d'assurance responsabilité civile spécifique

Les drones sont souvent utilisés en complément à une activité principale, par exemple «en région rurale, pour la surveillance de cultures agricoles, ou encore en région urbaine, pour la captation d'images dans le secteur immobilier», précise Alexandre Royer, porte-parole d'Intact Assurance. Or, «les polices d'assurance de responsabilité civile considèrent le drone comme un véhicule aérien sans pilote, de sorte qu'il est assujéti à l'exclusion des aéronefs», indique M. Castravelli. Avec la démocratisation de l'usage des drones au Canada, les produits d'assurance standards offerts sur le marché se sont avérés inadéquats pour couvrir les risques.

Il a donc fallu concevoir de nouvelles protections plus adaptées. Anne-Marie Beaudoin, courtier en assurance de dommages et chef d'équipe, assurance des entreprises chez Groupe Magnès, explique qu'actuellement, «tous les types de drones utilisés à des fins commerciales peuvent être couverts pour la responsabilité civile, soit les dommages matériels et les blessures aux tiers causés par un drone, tandis que les drones employés à titre récréatif ne le sont pas encore». Les préjudices personnels, tels que le harcèlement ou la violation de la vie privée, sont toutefois exclus de la majorité des contrats. «L'expérience internationale en matière d'utilisation de drones dans le cadre d'une activité professionnelle nous amène cependant à réfléchir à des produits en responsabilité professionnelle qui pourraient couvrir ce type de risque», ajoute M^{me} Beaudoin.

¹ *Survola des possibilités: Gestion des risques avec des drones et gestion des risques inhérents aux drones*, Zurich Canada, 2015, p. 3.

² «UAV Production Will Total \$93 Billion», communiqué de presse du Teal Group, 19 août 2015.

³ «Amazon tests delivery drones at secret Canada site after US frustration», *The Guardian*, 30 mars 2015, <https://www.theguardian.com/technology/2015/mar/30/amazon-tests-drones-secret-site-canada-us-faa>.





Certains produits permettent également d'assurer l'appareil lui-même ainsi que l'équipement qui y est associé, comme les boîtes de contrôle ou les caméras, contre les dommages directs, le vol ou le feu notamment, mais « plutôt par une extension de garantie », ajoute M^{me} Beaudoin. Outre l'usage récréatif d'un drone, sont également exclus « le risque de pollution et de guerre, de même que toute activité qui ne serait pas conforme à la réglementation de Transports Canada », poursuit-elle. Selon les produits, certaines activités, comme la livraison de colis ou le vol au-dessus d'une foule, et les opérations de nuit ou sans contact visuel direct seront plus difficiles à couvrir.

Quant aux risques, quels sont-ils? « La chute et la destruction du drone lors de son utilisation ainsi que le vol de l'appareil et de son équipement sont sans doute les principaux risques en assurance de biens, répond M. Royer. Pour ce qui est de la responsabilité civile, on peut penser à la chute de l'appareil en vol sur une ou plusieurs personnes », comme cela a eu lieu en juin dernier à Beloeil, lorsqu'un drone survolant la foule est tombé sur une femme qui assistait à une épreuve de course à pied⁴.

Lisa Willenegger, spécialiste en sélection des risques chez Zurich Canada, ajoute: « Au Canada, à ma connaissance, l'industrie a surtout enregistré pour le moment des petites collisions et des blessures que se sont infligées des pilotes de drones avec leur propre appareil », mais des événements signalés à l'étranger⁵ démontrent qu'une bonne couverture est importante. « Selon les règles de Transports Canada, le montant de l'assurance en responsabilité civile du pilote doit être d'au moins 100 000 \$, poursuit-elle. Toutefois, une couverture allant de 5 à 25 millions de dollars est conseillée pour être mieux protégé en cas de collision avec un véhicule, un bâtiment ou une personne. »

⁴ Selon les informations relayées par les médias, le pilote ne possédait toutefois pas les autorisations pour survoler la foule, comme rapporté à <http://fr.canoe.ca/infos/societe/archives/2016/06/20160622-225633.html>.

⁵ « Un avion de ligne évite de peu un drone près de l'aéroport de Roissy », *Le Monde*, 3 mars 2016, consulté au www.lemonde.fr/pixels/article/2016/03/03/un-avion-de-ligne-evite-de-peu-un-drone-pres-de-l-aeroport-de-roissy_4876294_4408996.html.

**C'EST VOTRE TALENT
QUI FAIT AVANCER
LE MOUVEMENT**

CARRIÈRES

UNE CARRIÈRE ÉVOLUTIVE POUR CATHY

 **Hébert**
AMBITIEUSE

ÉVOLUEZ AU SEIN DE DESJARDINS
GROUPE D'ASSURANCES GÉNÉRALES
desjardins.com/carriere

 **Desjardins**
Assurances
AUTO • HABITATION

Utilisés dès le XIX^e siècle, les premiers drones étaient à l'origine des ballons servant à la reconnaissance et au transport de bombes.

LE RISQUE HUMAIN

Lors de l'évaluation du risque, plusieurs éléments sont pris en compte. En plus du type d'activités, « l'expérience de l'exploitant de drones, le type d'appareil utilisé et son autonomie ainsi que les systèmes qui le composent feront partie des éléments à analyser. Cette analyse permettra de déterminer si on assure le risque et d'établir la tarification. Mais l'expérience de l'opérateur compte également, notamment son nombre d'heures de vol et sa formation. Plusieurs ont une formation qui s'apparente à celle des pilotes d'avion : non seulement ils ont appris à piloter le drone, mais ils ont aussi suivi une formation sur la réglementation à suivre, les conditions météorologiques, les notions théoriques de vol et les situations d'urgence », explique M^{me} Beaudoin. De son côté, Romain Brot, responsable des opérations aériennes et formateur chez Drone Box, souligne que « comme pour un pilote d'avion, l'expérience et les réflexes s'acquièrent à force de voler. À 25 heures de vol, le pilote commence à connaître ses limites et celles de l'appareil. À 100 heures de vol, il développe des réflexes de sécurité beaucoup plus solides. »

M. Brot ajoute que le principal risque des drones est le facteur humain : « Je dirais que près de neuf défaillances sur dix sont de nature humaine. Lorsque survient un problème de moteur ou une défaillance de la batterie, c'est habituellement parce que l'opérateur n'a pas entretenu son appareil ou effectué les vérifications d'usage avant le décollage. » Il énumère plusieurs des éléments que les pilotes de drones doivent vérifier avant de voler : « S'assurer que les fréquences utilisées pour le contrôle du drone et le retour vidéo sont libres, pour éviter les interférences. Réaliser une inspection mécanique pour s'assurer du bon fonctionnement et de la bonne fixation du moteur, des hélices et du matériel monté, comme la caméra et le train d'atterrissage. Vérifier le fonctionnement des commandes pour s'assurer d'utiliser le bon programme de pilotage du drone. Vérifier que la recharge des batteries est complète et que leur aspect est normal pour éviter que l'appareil chute en vol. » En plus de porter sur l'appareil, la procédure comprend également des éléments concernant la sécurité physique des lieux de décollage et de vol, les mesures d'urgence et beaucoup d'autres aspects pour s'assurer que le drone volera avec le maximum de précautions nécessaires. « C'est important de sensibiliser les individus à tout ce qui entoure l'utilisation d'un drone », rappelle M. Brot.

Dans ce contexte, les représentants ont un rôle clé à jouer « pour identifier les clients susceptibles d'acheter un drone ou qui en ont déjà acquis un et pour leur transmettre les bonnes informations afin qu'ils soient protégés et préparés adéquatement », conclut M^{me} Willenegger.

Utiliser des drones à des fins d'assurance et de gestion des sinistres

L'industrie de l'assurance s'intéresse également aux drones pour son propre usage, de la souscription d'un risque à la gestion d'un sinistre. « De la même manière que nos clients se servent de drones pour inspecter un pipeline ou les piliers d'un pont, le recours à un drone pourrait permettre de vérifier la toiture d'une bâtisse à assurer », explique M^{me} Willenegger. M. Royer ajoute de son côté que « les drones pourraient également être utilisés pour inspecter la condition des bâtiments ou mieux apprécier les risques d'infiltration d'eau ».

Selon une étude menée en 2015 par la Croix-Rouge américaine, les drones « conviennent tout particulièrement aux missions [...] dangereuses, déplaisantes et désagréables » et auraient d'ailleurs été déployés lors d'interventions d'urgence après 43 catastrophes survenues dans 13 pays différents cette année-là⁶. « Les drones pourraient être utilisés pour survoler les zones sinistrées de Fort McMurray par exemple, une fois les opérations aériennes terminées », ajoute M^{me} Willenegger.

L'évolution de cette technologie est constante, et son utilisation ne fait que commencer. « Actuellement, toute l'industrie est en mode apprentissage : comment utiliser un drone ? Quelles sont les écoles de pilotage ou de formation disponibles dans la région ? Quelle est la réglementation en vigueur ? », ajoute M^{me} Willenegger. Mais il n'est pas exclu que les drones deviennent un outil commun dans l'arsenal des compagnies d'assurance, et ce, plus rapidement qu'on pourrait le croire. ■

⁶ American Red Cross et Measure. *Drones for Disaster Response and Relief Operations*, avril 2015.