

29/06/15

Future Mobility

Newsletter / Bulletin

Mobilité future

Issue 15.06



The future of vehicles and insurance: a hot subject at the upcoming Insurance-Canada.ca Executive Forum

As vehicular technology and mobility business models evolve, numerous industries are assessing how the changes expected in the coming five to ten years will impact their operations. The insurance industry is no exception.

Over the last two years, the Insurance-Canada.ca Executive Forum has addressed the impacts of vehicular automation and changes in mobility of people and goods. This year's event, scheduled to take place in Toronto on August 31st 2015, will not be any different.

The Executive Forum is a high-level event dedicated to helping P&C insurance industry executives understand the likely impacts of technological change on the industry over the coming decade.

At this, the third edition of the Executive Forum, Catherine Kargas, will lead a panel of political, regulatory and automotive technology experts to explore how upcoming changes to regulations and technological improvements will impact auto insurance.

The panel will be composed of:

- Kathryn McGarry, MPP for Cambridge, Ontario and Parliamentary Assistant to the Minister of Transportation
- Bob Burrows, CEO, G4 Apps Inc., leading APMA's Connected Vehicle Program
- Derek Kuhn, VP Sales, BlackBerry Technology Solutions

In preparation for this discussion, Patrick Vice, Partner at Insurance-Canada.ca, interviewed Catherine Kargas for her views on the subject. Following is an excerpt of that

P. Vice: You have put together quite a panel on the future of vehicles and insurance. What are some of the expertise the panelists are bringing?

C. Kargas: I believe we have brought together a group of key individuals from the political, regulatory and technology spaces. Kathryn McGarry will be addressing the issue of autonomous and connected vehicle changes from the perspective of the Government of Ontario and the Ontario Ministry of Transportation. Derek Kuhn and Bob Burrows, two of Canada's leaders in the space of automotive autonomy and connectivity, will discuss how the technology is evolving.

P. Vice: 10 years is a long time in the world of technology. What do you think are the most surprising trends you see over that period?

C. Kargas: The most surprising trend for me is how quickly things are changing, how fast the technology in the automotive autonomy space is progressing.

The technological advances of the last few years combined with the rise of new business models in the mobility space have already resulted in some disruption. One need only think of Uber. Just a few years ago, no one had heard of this company. Today, Uber has a valuation approaching of \$50 billion, annual gross revenues of \$10 billion, more than 160,000 drivers and a presence in hundreds of cities around the world. We are seeing only the beginning of the disruption. Today, this disruption is being felt by taxi drivers and others competing for a share of the urban mobility pie.

A number of trends are combining to create the perfect storm in the mobility space. These trends include increasing urbanization, growing congestion and pollution levels as well as an aging population and a relative disinterest in driving demonstrated by younger adults. Combine these trends with a high cost of ownership and operation of a personal vehicle that is utilized only 4% of the time and you have an ecosystem that is ripe for change.

P. Vice: You work with insurers and brokers. How ready are they for some of the changes you see coming?

C. Kargas: We brought up changes in mobility and their implications for insurance at the 2013 Executive

Forum. The attendees were essentially in two camps: those who thought I was talking about a science fiction experiment and those who believed that change would happen after they retired. At the 2014 Forum, we had no naysayers but the conversation was limited because the insurance community had not quite understood the implications of this technology.

Many of the Canadian insurance executives that I have been in contact with understand that the technology is evolving and that complete vehicular autonomy is a reality they will need to face. However, few in the industry have their heads wrapped around how they need to prepare for the upcoming changes. This is understandable given the number of unknowns.

In fact, many insurers have not yet determined how they will adapt to the changes that are already part of the mobility offering, including ride sharing and the various forms of car sharing. Unlike several US carriers that are offering ride-sharing insurance, to my knowledge, no Canadian carrier is currently offering such a product.

P. Vice: Last year, Don Light from Celent showed a roadmap to the end of automobile insurance. Are there any good news scenarios that could balance that?

C. Kargas: There have been many doomsday predictions concerning auto insurance. I believe that insurance in the mobility space will change dramatically but there will continue to be opportunities for insurers that understand the changes and are prepared to evolve to remain relevant.

Assuming fully autonomous technology is commercially available

within the coming decade and the regulations enabling their full operation are in place, it will take time before the millions of vehicles on Canadian roads are replaced. During this “hybrid” period, motorists will continue to require insurance. As more autonomous features are introduced, the vehicle will be doing more and more of the driving. This period will be a challenging one. Despite the fact that auto manufacturers will be positioning these features as driver “assist” and insisting that drivers remain vigilant even while the vehicle is assuming the driving function, the growing number of in-vehicle distractions will generally result in motorists paying little attention. This may result in an increased number of collisions. Further, the fact that motorists will be undertaking less of the driving will result in motorists’ skills erosion. Consequently, I suspect that the transfers between human and machine will not go as smoothly as some in the auto industry may hope. Auto insurance policies for semi or highly autonomous vehicles will likely involve two rates: one for kilometers driven by the motorist and a lower rate for kilometers driven by the vehicle itself.

Moreover, despite the fact that the objective of using fully driverless vehicles is to significantly reduce the number of collisions resulting in over 1.2 million deaths annually, collisions will continue to take place. No manufacturer or technology provider can guarantee the end of collisions.

As we move into the shared, driverless mobility ecosystem, new risks will emerge and these risks will present opportunities for insurance companies that are informed, involved and willing to adapt.

L'avenir des véhicules et de l'assurance : un sujet brûlant au prochain Executive Forum de Insurance-Canada.ca

Alors que les modèles de technologie et la mobilité des véhicules commerciaux évoluent, de nombreuses industries évaluent comment les changements attendus dans les cinq à dix prochaines années auront comme impact sur leurs

opérations. L'industrie de l'assurance ne fait pas exception.

Au cours des deux dernières années, le Executive Forum d'Insurance-Canada.ca a abordé les impacts

de l'automatisation des véhicules et des changements dans la mobilité de personnes et de biens. L'événement de cette année, qui aura lieu à Toronto le 31 août 2015, ne sera pas différent.

For a free subscription or additional information | Pour un abonnement gratuit ou plus d'information :

Catherine Kargas: ckargas@marcon.qc.ca

Pierre Ducharme: pducharme@marcon.qc.ca

Le Executive Forum est un événement de haut niveau consacré à aider les cadres de l'industrie de l'assurance de dommages à comprendre les effets probables du changement technologique sur l'industrie au cours de la prochaine décennie.

Lors de cette troisième édition du Executive Forum, Catherine Kargas, dirigera un groupe formé d'experts politiques, réglementaires et de la technologie de l'automobile pour définir comment les modifications apportées aux règlements et les améliorations technologiques impacteront l'industrie de l'assurance auto.

Le panel sera composé de :

- Kathryn McGarry, député de Cambridge, en Ontario et adjoint parlementaire du ministre des Transports
- Bob Burrows, chef de la direction, G4 Apps Inc., leader du Connected Vehicle Program de l'APMA
- Derek Kuhn, VP ventes, BlackBerry Technology Solutions

En préparation à ce débat, Patrick Vice, Partner chez Insurance-Canada.ca, a interrogé Catherine Kargas pour connaître sa vision sur ce sujet. Voici un extrait de cet interview.

P. Vice : Vous avez mis en place tout un panel sur l'avenir des véhicules et de l'assurance. Quelles expertises ces panellistes apportent-ils?

C. Kargas : Je crois que nous avons réuni un groupe formé d'individus-clés des environnements politiques, réglementaires et technologiques. Kathryn McGarry se penchera sur la question des véhicules autonomes et connectés du point de vue du gouvernement de l'Ontario et du ministère des Transports de l'Ontario. Derek Kuhn et Bob Burrows, deux chefs de file au Canada dans le secteur de l'autonomie et de la connectivité automobile, discuteront de la façon dont la technologie évolue.

P. Vice : 10 ans est une longue période dans le monde de la technologie. D'après vous, quelles sont les tendances les plus surprenantes qui se manifesteront au cours de cette période?

C. Kargas : La tendance la plus surprenante pour moi est de savoir comment les choses évoluent rapidement, à quelle vitesse progresse la technologie dans l'environnement de l'autonomie de l'automobile.

Les avancées technologiques de ces dernières années, combinées à l'émergence de nouveaux

modèles d'affaires dans l'espace de la mobilité, ont déjà entraîné quelques perturbations. Il suffit de penser à Uber. Il y a quelques années, personne n'avait entendu parler de cette société. Aujourd'hui, Uber a une valeur proche de 50 milliards de dollars, des revenus annuels bruts de 10 milliards de dollars, plus de 160 000 chauffeurs et une présence dans des centaines de villes à travers le monde. Nous n'assistons qu'au commencement de cette perturbation. Aujourd'hui, elle est ressentie par les chauffeurs de taxi et par d'autres qui sont en concurrence pour obtenir leur part de tarte de la mobilité urbaine.

Un certain nombre de tendances se conjuguent pour créer la tempête parfaite dans l'espace de la mobilité. Ces tendances comprennent l'augmentation de l'urbanisation, la congestion croissante et les niveaux records de pollution sans compter une population vieillissante et un désintérêt relatif pour la conduite démontrée par les jeunes adultes. Combinez ces tendances avec un coût élevé de la propriété et l'exploitation d'un véhicule personnel, qui est utilisé seulement 4 % du temps, et vous avez un écosystème qui est mûr pour le changement.

P. Vice : Vous travaillez avec les assureurs et les courtiers. Comment sont-ils prêts pour certains des changements que vous voyez venir?

C. Kargas : Nous avons mis en lumière les changements dans la mobilité et leurs implications pour l'industrie de l'assurance au Executive Forum 2013. Les participants étaient essentiellement divisés en deux camps : ceux qui pensaient que je parlais de science-fiction et ceux qui croyaient que ce changement se passerait après leur retraite. Lors du Forum 2014, nous n'avons eu pas de défailtistes, mais la conversation était limitée parce que la communauté de l'assurance n'avait pas bien compris les implications de cette nouvelle technologie.

Beaucoup de dirigeants de sociétés d'assurance canadiennes avec qui j'ai été en contact, comprennent que la technologie évolue et que l'autonomie complète des véhicules est une réalité dont ils auront à faire face. Cependant, peu d'entre eux savent vraiment quoi faire pour se préparer aux changements à venir. C'est compréhensible étant donné le nombre d'inconnus.

En fait, de nombreux assureurs n'ont pas encore déterminé comment ils vont s'adapter aux changements qui font déjà partie de l'offre de mobilité, y compris le covoiturage et les différentes formes de partage de voitures. Contrairement à plusieurs transporteurs américains qui offrent de l'assurance pour l'autopartage, à ma connaissance, aucune entreprise canadienne n'offre un tel produit actuellement.

P. Vice : L'année dernière, Don Light de Celent a montré la feuille de route pour la fin de l'assurance automobile. Y a-t-il des scénarios de bonnes nouvelles qui pourraient équilibrer cela?

C. Kargas : Il y a eu beaucoup de prédictions apocalyptiques concernant l'assurance automobile. Je crois que, dans l'environnement de la mobilité, l'assurance va changer radicalement, mais il continuera à y avoir des possibilités pour les assureurs qui comprennent les changements et qui sont prêts à évoluer de rester pertinents.

En supposant que la technologie entièrement autonome devient commercialement disponible au cours de la prochaine décennie et que les règlements permettant sa pleine exploitation soient en place, il faudra du temps avant que les millions de véhicules sur les routes canadiennes soient remplacés. Pendant cette période « hybride », les automobilistes continueront d'avoir besoin d'assurance. Au fur et à mesure que les caractéristiques plus autonomes sont introduites, le véhicule fera une part grandissante de la conduite. Cette période sera un défi de taille. Malgré le fait que les constructeurs automobiles positionneront ces caractéristiques comme « aides » à la conduite tout en insistant sur le fait que les conducteurs doivent rester vigilants, même lorsque c'est le véhicule qui est en mode de conduite autonome, il est probable qu'un nombre croissant de distractions engendrera une perte d'attention au volant. Il pourrait en résulter une augmentation du nombre de collisions. En outre, le fait que les automobilistes feront une part moins grande de la conduite pourrait amener à une érosion des compétences de conduite des automobilistes. Par conséquent, je pense que les transferts entre l'humain et la machine ne vont pas se faire aussi bien que certains dans l'industrie automobile peuvent espérer. Les politiques d'assurance automobile pour les véhicules semi ou très autonomes impliqueront probablement deux types de tarification : un pour les kilomètres parcourus par l'automobiliste et un taux inférieur pour les kilomètres parcourus par le véhicule lui-même.

En outre, malgré le fait que l'objectif de l'utilisation de véhicules entièrement sans conducteur est de réduire considérablement le nombre de collisions, avec plus de 1,2 million de décès chaque année, des collisions continueront à se produire. Aucun fabricant ou fournisseur de technologies peut garantir la fin des collisions.

Comme nous entrons dans l'ère de l'autopartage, l'écosystème de la mobilité sans conducteur, de nouveaux risques vont apparaître et ces risques vont présenter des opportunités pour les entreprises d'assurance qui sont informées, impliquées et prêtes à s'adapter.

Interested in daily updates on future mobility? Check out the following:

Intéressé par des mises à jours quotidiennes sur la mobilité du futur ? Visitez le site suivant :

<http://www.scoop.it/t/evolution-of-transportation>

In the news | Les nouvelles

Ridesharing / Covoiturage

► Uber: 5 years later

On its 5th anniversary, Uber is present in more than 300 cities worldwide, has hundreds of thousands of drivers in 57 countries and has a valuation that is pegged between \$40 and \$50 billion. Uber also announced last week that it is making close to 1 million trips daily in China alone.

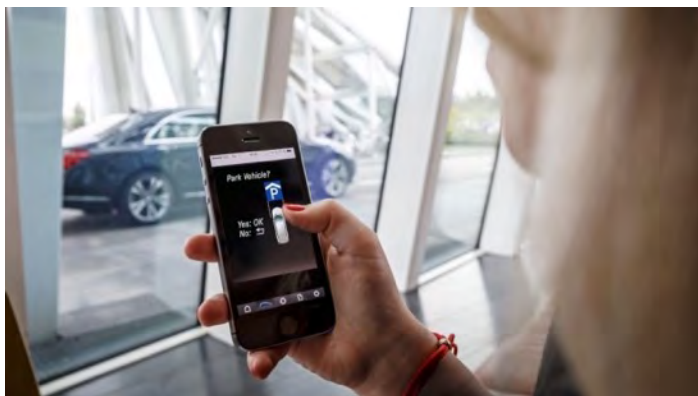
Uber : 5 ans plus tard

Célébrant son cinquième anniversaire, Uber est maintenant présente dans plus de 300 villes à travers le monde, a des centaines de milliers de conducteurs dans 57 pays et dispose d'une évaluation boursière oscillant entre 40 \$ et 50 milliards de dollars. Uber a également annoncé la semaine dernière qu'elle effectue près de 1 million de transports par jour en Chine seulement.

Car sharing / Autopartage

► Car sharing about to become easier

Daimler is set to begin working with Bosch on the development of a [smartphone app-controlled](#) system that would enable a car to drop off its driver and passengers and then autonomously locate and manoeuvre into an available parking space. The intent is to introduce this in car2go car sharing vehicles making the use of this urban mobility service even more attractive.



L'autopartage en train de devenir plus facile

Daimler est prête à commencer à travailler avec Bosch sur le développement d'un système de contrôle — application pour téléphone intelligent — qui permettrait à une voiture de déposer son conducteur et ses passagers, puis de localiser un espace de stationnement et

manoeuvrer de manière autonome dans cet espace disponible. L'intention est d'introduire ce dispositif dans les véhicules d'autopartage Car2go rendant l'utilisation de ce service de mobilité urbaine encore plus attrayant.

Changing the urban mobility ecosystem / Changer l'écosystème de la mobilité urbaine

► Multimodal urban mobility

Increasingly, we are reading about urban residential development projects that do away with parking facilities for condo owners. A few weeks ago, a [Washington](#) developer, in exchange for avoiding the creation of numerous parking spaces, agreed to provide free car-share or bike-share memberships to unit owners for a period of five years. Further, the development will install an electronic billboard in the lobby showing arrival and availability information for nearby forms of transportation, updated in real time.

The urban mobility ecosystem is becoming increasingly multimodal. Another example of this: [Los Angeles Metro partnered with ZipCar](#) to increase the number of car sharing locations on transit lines.

La mobilité urbaine multimodale

De plus en plus, nous lisons sur des projets de développements résidentiels urbains qui font disparaître des places de stationnement pour les propriétaires de condos. Il y a quelques semaines, un promoteur immobilier de [Washington](#), en contrepartie d'éviter la création de nombreux espaces de stationnement, a accepté de fournir des adhésions gratuites d'autopartage ou de vélo-partage aux propriétaires de l'unité pour une période de cinq ans. En outre, le promoteur immobilier va installer un panneau électronique dans le hall, affichant des informations sur l'arrivée et la disponibilité de modes de transport à proximité, qui seront mis à jour en temps réel.

L'écosystème de la mobilité urbaine est de plus en plus multimodal. Un autre exemple de : [Los Angeles Metro en partenariat avec ZipCar](#) a augmenté le nombre de voitures en autopartage sur les lignes de transport en commun.

► OEMs prepare for changes in mobility

[Ford](#) reaffirmed it is working on parallel paths preparing for self-driving vehicles and sharing. Bill Ford: "There's no question our business model will look very different in the future than it does today." Ford added: Automakers that figure out a future with fewer auto sales and more car sharing will succeed, and those that ignore it do so at their [peril](#).

In the news | Les nouvelles

Les constructeurs automobiles se préparent aux changements en mobilité

[Ford](#) a réaffirmé travailler sur des trajectoires parallèles se préparant à l'arrivée des véhicules autonomes et en autopartage. Bill Ford : « Il ne fait aucun doute que notre modèle d'affaires sera très différent dans le futur qu'il l'est aujourd'hui. » Ford a ajouté : Les constructeurs automobiles qui planifient pour un avenir avec moins de ventes d'automobiles, mais plus de voitures en partage vont réussir, et ceux qui l'ignorent le font à leurs risques et [péril](#).

► Corporate car being replaced by sharing and business mobility

The cost effectiveness of [corporate car sharing](#) will make it a popular option for companies around the world. In Europe, one report estimates the industry to grow at a CAGR of more than 80% between 2015 and 2019.

[LeasePlan Belgium](#) is launching a Mobility Card that organizations can issue to employees, providing them access to a wide range of business travel options, including car, train, tram, bus, bike share, shared vehicles, parking as well as electric charging.



A reduction in the corporate car sharing fleet represents an important saving for companies. Dealing with a system such as the one developed by LeasePlan Belgium also minimizes administration costs. The platform “registers all business mobility costs incurred and specifies all transactions on one collective invoice”.

Also in the corporate car sharing area, [Bayer](#)'s mobility project that introduced car sharing from DriveNow to employees more than a year ago is now bringing car2go into the mix. The company's mobility program is being expanded to its operations in other countries.

La voiture corporative remplacée par l'autopartage et la mobilité d'entreprise

La rentabilité de [l'autopartage de voitures d'entreprises](#) en fera un choix populaire pour les entreprises du monde entier. En Europe, un rapport estime que l'industrie croîtra à un TCAC de plus de 80 % entre 2015 et 2019.

[LeasePlan Belgique](#) a lancé une carte Mobilité que les organisations peuvent émettre aux salariés, leur donnant accès à un large éventail d'options de voyages d'affaires, y compris voitures, trains, trams, bus,

vélos en libre-service, véhicules en autopartage, un espace de stationnement gratuit avec la charge électrique.

Une réduction de la flotte d'autopartage d'entreprise représente une économie importante pour les entreprises. Utiliser un système tel que celui développé par LeasePlan Belgique minimise également les coûts d'administration. La plate-forme « enregistre tous les coûts de mobilité engagés et liste toutes les transactions sur une seule facture collective ».

Toujours dans le domaine de l'autopartage d'entreprise, le projet de mobilité de [Bayer](#) qui offre l'autopartage DriveNow aux employés depuis plus d'un an, ajoute car2go dans son offre. Le programme de mobilité de l'entreprise a été étendu à ses opérations dans d'autres pays.

Autonomous & connected vehicle technologies in the short term / Les technologies autonomes et connectées à court terme

► Collision avoidance systems will be standard

The [US National Transportation Safety Board](#) has recommended “life-saving benefits of currently available collision avoidance systems (CAS)” become standard on all new passenger and commercial vehicles. These safety features will be incorporated in the NHTSA Levels 2 and 3 vehicles.

Already, [Volvo](#)'s collision prevention system is estimated to reduce accidents by 28% and has helped to reduce the amount of insurance claims.

Les systèmes d'évitement de collisions feront partie de l'équipement standard

La [US National Transportation Safety Board](#) a recommandé que l'installation de « systèmes d'évitement des collisions pour sauver des vies (CAS) actuellement disponibles » devienne le standard pour tous les nouveaux véhicules particuliers et utilitaires. Ces caractéristiques de sécurité seront incorporées dans les véhicules de niveaux 2 et 3 de la NHTSA.

Déjà, on estime que le système de prévention de collisions de [Volvo](#) a éliminé 28 % des accidents et a contribué à réduire le montant des réclamations d'assurance.

► Vehicular connectivity: exponential growth

By 2020, one in five vehicles in the world will have wireless network connectivity built into their systems. The opportunities for product development and collaboration between various stakeholders in the

In the news | Les nouvelles

telecommunications and mobility spaces are great. The implications with respect to intelligent transportation systems and cyber security are enormous.

La connectivité des véhicules : vers une croissance exponentielle

En 2020, un véhicule sur cinq dans le monde aura la connectivité réseau sans fil intégrée dans ses systèmes. Les opportunités de développement de produits et de collaboration entre les différentes parties prenantes, dans les secteurs des télécommunications et de la mobilité, sont nombreuses. Les implications qui concernent les systèmes de transport intelligents et de la cybersécurité sont énormes.

Driverless vehicle technology developments / Développement pour la technologie sans conducteur

► Cross-industry collaborations

The development of the technology has given rise to collaborations between stakeholders from a variety of industries. One such collaboration is between Chinese web giant, [Baidu, and BMW](#). Baidu has suggested that it will “roll out” a NHTSA Level 3 autonomous vehicle by the [end of this year](#).

In the drone space, [NASA and Verizon](#) are working together in an effort to “develop a sort of air-traffic control on cell towers for small, low-altitude drones”. The first tests are scheduled for this summer, and “Verizon is working toward offering things like navigation and data for drones by 2017”.

Collaborations interindustrielles

Le développement de la technologie a donné lieu à des collaborations entre les acteurs d'une variété d'industries. La collaboration entre le géant du web chinois, [Baidu, et BMW](#) est notable. Baidu a suggéré qu'elle envisage de « lancer » un véhicule autonome NHTSA de niveau 3, d'ici la [fin de cette année](#).

Dans le secteur des drones, la [NASA et Verizon](#) travaillent ensemble pour « développer une sorte de contrôle du trafic aérien sur des tours cellulaires pour petits drones à basse altitude ». Les premiers essais sont prévus cet été, et “Verizon vise à offrir des choses telles la navigation et les transmissions de données pour les drones d'ici à 2017 ».

► Tomorrow's trucking

Trucking fleets may be early adopters of self-drive technology. The strong payback makes a business decision easier to make. The implications for the more than 5.7 million licensed professional drivers are bleak.

The [Central North American Trade Corridor Association](#) has proposed a robot truck corridor crossing Canada, the US and Mexico. An initiative has been launched to implement this corridor along Route 83.



[Peterbilt](#) is showing off its NHTSA Level 3 autonomous trucks equipped with advanced driver assistance systems. The trucks are also equipped with V2V communications system, facilitating platooning.

Le camionnage de demain

Les entreprises de camionnage pourraient être les premières à adopter la technologie sans conducteurs. Le retour sur investissement est tel qu'il rend une décision d'affaires plus facile à faire. Les implications pour les plus de 5,7 millions de conducteurs professionnels agréés sont cependant énormes.

La [Central North American Trade Corridor Association](#) a proposé l'instauration d'un couloir de camions autonomes qui traverserait le Canada, les États-Unis et le Mexique. Une initiative qui a été lancée pour mettre en œuvre ce corridor tout au long de la route 83.

[Peterbilt](#) exhibe ses camions autonomes de niveau NHTSA 3, équipés de systèmes d'assistance au conducteur avancés. Les camions sont également équipés d'un système de communication V2V, facilitant le transport en convois.

► Canada's oilsands turn to self-driving trucks

In Canada, [oilsands](#) companies looking to cut costs and boost productivity are turning to self-driving trucks. “Suncor Energy Inc., Canada's largest oil company, confirmed this week it has entered into a five-year agreement with Komatsu Ltd., the Japanese manufacturer of earthmoving and construction

In the news | Les nouvelles

machines, to purchase new heavy haulers for its mining operations north of Fort McMurray. All the new trucks will be “autonomous-ready,” meaning they are capable of operating without a driver. Unifor, the union representing employees about to lose their jobs, is already reacting.”

What role will insurers play in insuring these vehicles?

Les sables bitumineux du Canada se tournent vers les camions autonomes

Au Canada, des entreprises de sables bitumineux qui cherchent à réduire les coûts et augmenter la productivité se tournent vers les camions autonomes. « Suncor Énergie Inc., la plus grande compagnie pétrolière au Canada, a confirmé cette semaine, avoir conclu une entente de cinq ans avec Komatsu Ltd, le fabricant japonais de machines de terrassement et de construction, pour acheter de nouveaux transporteurs lourds pour ses activités minières au nord de Fort McMurray. Tous les nouveaux camions seront “prêt autonome” ce qui signifie qu’ils sont capables de fonctionner sans conducteur. Unifor, le syndicat représentant les employés sur le point de perdre leur emploi, est déjà en mode réaction.

► Jurisdictions demonstrating an interest in driverless technology

More and more jurisdictions are demonstrating interest in opening up their roads and highways for the testing of driverless vehicle technology. A change of regulations permitting such testing is often a first step towards attracting R&D investments.

[Iowa](#) could soon see the first autonomous vehicle only road in the state that would be used as a real-time transit only movement.

[Nevada](#)’s Governor wants “transportation officials to consider adding support for self-driving cars as part of a multimillion dollar highway improvement project in Las Vegas”.

[Virginia](#) is opening up over 70 miles for autonomous vehicles to test their real-world skills. The Virginia Automated Corridors (combination of highways, arterial roads, and urban streets) represent a microcosm of the conditions SDCs “will face once broad-scale deployment takes place, tapping into HD maps from HERE and vehicle-to-vehicle communication tech.”

[New Zealand](#) Transport Minister has discussed the potential for his country’s roads to be used to test driverless vehicles and according to an article in the New Zealand Herald, “Google’s California staff have expressed an interest in testing driverless cars in New Zealand”.

In [China](#), manufacturers and suppliers are “being told to step up their game in the race towards autonomous vehicles”.

Les autorités gouvernementales démontrent un intérêt dans la technologie sans conducteur

De plus en plus d’autorités gouvernementales font preuve d’intérêt pour l’ouverture de leurs routes et autoroutes à l’essai de la technologie des véhicules autonomes. Un changement de la réglementation permettant de tels tests est souvent la première étape vers l’attraction des investissements en R et D.

L’[Iowa](#) pourrait bientôt voir la toute première route dans l’état qui serait utilisée exclusivement comme voie de transit exclusivement pour les véhicules autonomes.

Le Gouverneur du [Nevada](#) veut que « les responsables du transport envisagent l’ajout de soutien financier pour les voitures autonomes dans le cadre d’un projet d’amélioration des routes de plusieurs millions de dollars à Las Vegas ».

L’état de la [Virginie](#) ouvre plus de 70 miles pour permettre aux véhicules autonomes de tester leurs habiletés dans le monde réel. Les Virginia Automated Corridors (combinaison d’autoroutes, de routes de dégagement, et de rues urbaines) représentent un microcosme des conditions auxquelles les VSC « devront faire face, une fois que le déploiement à grande échelle a lieu, puisant dans les cartes HD de HERE et de la technologie de communication véhicule à véhicule. »

En [Nouvelle-Zélande](#), le ministre des Transports a discuté de la possibilité que les routes de son pays puissent être utilisées pour tester des véhicules sans conducteur. Selon un article paru dans le New Zealand Herald, « Le personnel californien de Google a exprimé un intérêt pour les essais des voitures autonomes en Nouvelle-Zélande ».

En [Chine](#), les fabricants et les fournisseurs se sont fait dire « d’intensifier leurs efforts dans la course vers les véhicules autonomes ».

► Consumer acceptance of driverless technology

One of the obstacles to commercialization of fully self-driving vehicles is consumer acceptance. In a national poll undertaken in the US, more than [1 in 4 Americans](#) stated they would support limits on humans driving cars. It is incredible that the number is already as high as it is. As more is known about the technology and its potential benefits and as people come into greater contact with the technology (through such experiences as driverless shuttles at airports, theme parks, etc.), the percentage of citizens supporting the use of driverless vehicles will increase.

In an effort to increase consumer understanding and eventual acceptance of the technology, Google launched a friendly explanatory [home page](#) for its self-

In the news | Les nouvelles

driving vehicle project and will be sharing monthly progress reports. This came following [reports](#) revealing that Google's SDCs had been involved in 13 accidents over the course of over 1 million miles of testing. The company was quick to underline that the Google self-driving cars were not at fault. Google also celebrated the fact that their SDCs had crossed the [million-mile mark](#). The company's software has now self-driven the equivalent of 75 years of typical US adult driving.

Acceptation de la technologie sans conducteur par les consommateurs

Un des obstacles à la commercialisation de véhicules totalement autonomes est l'acceptation des consommateurs. Dans un sondage national réalisé aux États-Unis, plus de [1 Américain sur 4](#) a déclaré qu'ils soutiendraient les limites des humains à conduire des voitures. Il est incroyable que ce nombre soit déjà aussi élevé qu'il l'est. Comme on en sait plus sur la technologie et ses avantages potentiels et que les gens entrent en contact plus étroitement avec la technologie (par le biais d'expériences telles les navettes sans conducteur dans les aéroports, les parcs à thème, etc.), le pourcentage de citoyens soutenant l'utilisation de véhicules sans conducteur va augmenter.

Dans un effort pour accroître la compréhension des consommateurs et l'acceptation éventuelle de la technologie, Google a lancé une [page d'accueil](#) explicative sympathique pour son projet de voiture autonome sur lequel la société partagera ses rapports d'activité mensuels. Ce qui fait suite à des [rapports](#) révélant que les VSC de Google avaient été impliqués dans 13 accidents au cours de plus de 1 million de miles de tests. La société a été rapide à souligner que les voitures autonomes de Google ne sont pas en faute. Google a [également](#) célébré le fait que leurs VSC avaient franchi la barre du million de miles. Le logiciel de la société a maintenant autopiloté l'équivalent de 75 années de conduite typique adulte américaine.

Insurance industry / L'industrie de l'assurance

► Ride-sharing insurance

[Allstate](#) has joined the growing list of US carriers offering ride-sharing insurance. The company's Ride for Hire policy will "cost \$15 to \$20 per year on average and will provide coverage for drivers who have accidents while on the way to pick up new fares. It said it can also help them deal with gaps in coverage between their own auto insurance and policies offered by the ride-hailing companies. »

[GEICO](#) announced it is bringing end-to-end ride-share insurance to Texas. The company first introduced its ridesharing product in Virginia and

Maryland. The company claims its market share is growing rapidly in both these states. "GEICO offers ridesharing coverage through GEICO Commercial at a price significantly lower than taxi and commercial rates. "

Assurance covoiturage

[Allstate](#) a rejoint la liste croissante des assureurs américains qui offrent de l'assurance pour l'autopartage. La police « Ride for Hire » de l'entreprise va « coûter de 15 \$ à 20 \$ par année en moyenne, et offrira une couverture pour les conducteurs qui ont des accidents en route pour la cueillette d'un passager. Allstate dit qu'elle peut aussi aider à combler les lacunes de couverture de leur propre assurance et polices offertes par les sociétés offrant le covoiturage ».

[GEICO](#) a annoncé qu'elle offrira l'assurance « end-to-end ride-share » au Texas. La société a d'abord présenté son produit de covoiturage en Virginie et dans le Maryland. La société affirme que sa part de marché est en croissance rapide dans ces deux États. « GEICO offre une couverture de covoiturage par GEICO commercial à un prix nettement inférieur à celui du taxi et des tarifs commerciaux.

► Insurance industry preparedness

An increasing number of articles and blogs dealing with the implications of driverless vehicle technology on the insurance industry are appearing in newspapers, speciality journals, blogs, etc.

A [report](#) published this month concludes that insurers are unprepared for autonomous vehicles. "KPMG found scepticism about the potential transformation autonomous vehicles will bring in the near-term because most insurers believe the changes are 10 years away, or more."

Despite this scepticism, it is becoming increasingly clear that the combination of new technology, new players and new risks will transform the insurance industry over the course of the next two decades.

Join Catherine Kargas and the Insurance-Canada.ca team at the [Executive Forum](#) on August 31st in Toronto as leaders from the regulatory, political and technology spaces join insurance industry executives to assess the implications of autonomous vehicle technology on the industry.

Préparation de l'industrie de l'assurance

Un nombre croissant d'articles et de blogues traitant des implications de la technologie de véhicules autonomes dans le secteur de l'assurance ont paru dans les journaux, revues spécialisées, blogues, etc.

Un [rapport](#) publié ce mois-ci conclut que les assureurs ne sont pas

In the news | Les nouvelles

préparés pour les véhicules autonomes. « KPMG s'est montrée sceptique quant à la transformation potentielle que les véhicules autonomes apporteront à court terme parce que la plupart des assureurs croient que les changements ne se feront sentir que dans 10 ans ou plus. »

Malgré ce scepticisme, il devient de plus en plus clair que la combinaison de nouvelles technologies, de nouveaux acteurs et de nouveaux risques va transformer l'industrie de l'assurance au cours des deux prochaines décennies.

Rejoignez-vous à Catherine Kargas et à l'équipe d'Insurance-Canada.ca lors du [Executive Forum](#) le 31 août à Toronto alors que des leaders des milieux politiques, technologiques et réglementaires se joindront aux cadres de l'industrie de l'assurance pour discuter et évaluer les implications de la technologie des véhicules autonomes sur l'industrie.

► Drones in insurance

A new [FAA ruling](#) will allow the Property Drone Consortium (including Allstate) to fly drones for property claims research on behalf of customers. "The FAA approval paves the way for consortium members to use drones to collect and process images for research, which can facilitate the assessment of exterior property damage. The consortium also plans to continue its research on safety, including collision avoidance, visual line of sight and automated flight planning with drones."

Les drones et l'assurance

Une nouvelle [décision de la FAA](#) permettra à Property Drone Consortium (comprenant Allstate) de faire voler des drones pour la recherche sur les réclamations de propriété au nom de clients. "L'approbation de la FAA ouvre la voie à des membres du consortium afin d'utiliser des drones pour collecter et traiter des images pour la recherche, ce qui peut faciliter

l'évaluation des dommages à la propriété extérieure. Le consortium prévoit également de poursuivre ses recherches sur la sécurité, y compris l'évitement des collisions, le champ de vision et les plans de vol automatisés avec des drones".

Food for thought / De quoi réfléchir

► Google's omnipresence

This month, Google announced the creation of [Sidewalk Labs](#), a company that will focus on improving city living by "developing new technologies to deal with urban issues like cost of living, transportation, and energy usage". The company will be headed by Dan Doctoroff, former NY Deputy Mayor of Economic Development and Bloomberg CEO. The combination of the self-driving vehicle, Google maps, the company's involvement in insurance and the individual online data that Google possesses makes us wonder how Sidewalk Labs will position itself in the urban mobility arena.

L'omniprésence de Google

Ce mois-ci, Google a annoncé la création de [Sidewalk Labs](#), une société qui se concentrera sur l'amélioration de la vie en ville par « le développement de nouvelles technologies pour faire face aux problèmes urbains comme le coût de la vie, le transport et la consommation d'énergie ». La société sera dirigée par Dan Doctoroff, ancien NY Deputy Mayor of Economic Development et CEO de Bloomberg. Forte de la combinaison du véhicule autonome de Google, Google maps, l'implication de l'entreprise dans l'assurance et les données en ligne individuelle que Google possède, nous nous demandons comment Sidewalk Labs se positionnera dans le domaine de la mobilité urbaine.

AT THE FOLLOWING EVENTS / AUX ÉVÉNEMENTS SUIVANTS

P. Ducharme and C. Kargas will be at the **Autonomous Vehicle Symposium**, Detroit, MI, July 21-23, 2015.

C. Kargas will be leading a panel of distinguished experts in mobility at **Insurance-Canada's Executive Forum**, August 31st, 2015, in Toronto. Don't miss this unique opportunity to hear representatives from the Government of Ontario, QNX and APMA discuss changes in mobility

P. Ducharme and C. Kargas will be involved with the **CarSharing Conference**, Vancouver, September 22-23, 2015.

Save the date: **EVS29**. This is the most important international event in electrification of transportation and it will take place in Montréal, June 18-22, 2016. Electric Mobility Canada is hosting this event, working closely with EDTA and WEFA. We look forward to seeing you in Montréal.

P. et C. Ducharme Kargas seront au Autonomous Vehicle Symposium, Detroit, MI, 21-23 juillet 2015.

C. Kargas animera un groupe d'experts éminents en matière de mobilité à l'Insurance-Canada's Executive Forum, le 31 août 2015 à Toronto. Ne manquez pas cette occasion unique d'entendre des représentants du gouvernement de l'Ontario, QNX et APMA discuter des changements dans la mobilité

C. Kargas et P. Ducharme seront impliqués dans la CarSharing Conference, Vancouver, 22-23 septembre 2015.

À vos agenda : **EVS29**. C'est l'événement international le plus important de l'année dans l'électrification des transports et il aura lieu à Montréal, du 18 au 22 juin 2016. Mobilité électrique Canada est l'hôte de cet événement, en étroite collaboration avec l'EDTA et WEFA. Nous avons hâte de vous voir à Montréal.