

Mémoire sur le Document de réflexion
Préparer le Québec à l'arrivée des véhicules automatisés
et connectés

Présenté à
Autorité des marchés financiers

Février 2022

Le Bureau d'assurance du Canada est l'association qui représente les sociétés privées d'assurance de dommages. L'industrie de l'assurance de dommages joue un rôle de premier plan dans l'économie québécoise en permettant à la population de se prémunir contre des sinistres pouvant avoir un impact important sur sa sécurité financière en protégeant son patrimoine.

Pour mener à bien sa mission, le BAC :

- maintient des relations suivies avec le gouvernement, les consommateurs et toute autre partie concernée ;
- intervient dans des dossiers réglementaires et législatifs ;
- fait équipe avec le gouvernement et avec divers intervenants dans des initiatives de prévention ;
- informe le grand public en matière d'assurance, tant dans le quotidien qu'en situation de crise ;
- élabore des campagnes d'éducation et de sensibilisation à l'intention des consommateurs.

Le BAC est non seulement le porte-parole de l'Industrie, mais aussi un précieux partenaire pour les gouvernements, les intervenants du milieu de l'assurance de dommages et les consommateurs.

Bureau d'assurance du Canada
1981, avenue McGill College, bureau 620
Tour BNP Paribas
Montréal (Québec) H3A 2Y1

Février 2022

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	2
COMMENTAIRES	2
Section 1 - Régime public d'assurance (p. 6)	2
➤ Projet pilote (p.6)	2
➤ Régime sans égard à la faute (p.6)	2
Section 2 - Régime privé d'assurance (p.7)	3
➤ Fichier central des sinistres automobiles (p.8).....	3
Section 3 – Nouveaux modèles d'affaires	3
➤ Changement de paradigme (p.10).....	3
Section 4 – Cybersécurité et protection des renseignements personnels (p.10)	3
➤ Protection des renseignements personnels (p.10).....	3
➤ Cybersécurité (p.11).....	5
CONCLUSION	5

INTRODUCTION

Le Bureau d'assurance du Canada (BAC) a publié en 2018 un mémoire sur l'assurance automobile des véhicules automatisés¹. Dans ce mémoire, le BAC proposait l'instauration d'une police d'assurance unique qui aurait pour objectif de couvrir la négligence du conducteur et celle de la technologie automatisée complétée par une entente de partage de données avec les constructeurs automobiles et les assureurs. Cette entente a pour objectif d'assurer l'indemnisation rapide des assurés et des victimes. Cette proposition pancanadienne s'applique également pour le Québec avec quelques adaptations nécessaires pour préserver le régime privé et public qui a permis d'assurer aux victimes une indemnisation rapide et équitable.

Le BAC a eu l'opportunité de prendre connaissance de la position soumise par le Groupement des assureurs automobiles (GAA) dans le cadre de cette consultation². Le BAC appuie la position du GAA ainsi que les pistes de réflexion proposées par ce dernier. Le présent mémoire a pour objectif d'apporter des précisions et de l'information complémentaire concernant la police d'assurance unique, l'entente de partages de données et l'accès aux données pertinentes pour l'évaluation du risque.

COMMENTAIRES

Section 1 - Régime public d'assurance (p. 6)

➤ **Projet pilote (p.6)**

Au Québec, la séparation des régimes d'indemnisation du préjudice corporel et du préjudice matériel est en place depuis la réforme de 1978. La *Loi sur l'assurance automobile* (LAA) a instauré un régime qui comprend de nombreuses adaptations et modifications au régime de responsabilité de droit commun. C'est dans ce contexte que les produits d'assurance automobile des assureurs du Québec se sont développés et assurent une indemnisation rapide des victimes. Conséquemment, le BAC est d'avis que le régime actuel devrait s'appliquer sans modifications pour tous les projets pilotes visant les véhicules automatisés et connectés (VAC).

➤ **Régime sans égard à la faute (p.6)**

La solution proposée par le BAC à l'égard de la mise en place d'une police d'assurance unique couvrant à la fois les erreurs humaines, les défauts des technologies automatisées et les dommages causés par le piratage informatique est inspirée de l'approche du Royaume-Uni qui s'applique aux dommages corporels et matériels. Au Québec, le BAC recommande que cette solution s'applique pour le régime d'indemnisation des dommages matériels et que la séparation des régimes d'indemnisation du préjudice corporel et du préjudice matériel soit maintenue.

¹ Bureau d'assurance du Canada, *Assurance automobile des véhicules automatisés : Préparons-nous pour la mobilité de l'avenir*, 2018

² Groupement des assureurs automobiles, *Document de réflexion – Préparer le Québec à l'arrivée des véhicules automatisés et connectés – Tableau – Points de discussion*, Février 2022

Section 2 - Régime privé d'assurance (p.7)

➤ **Fichier central des sinistres automobiles (p.8)**

Le Fichier central des sinistres automobiles (FCSA) a été créé à la demande des assureurs au début des années 1990 pour obtenir l'historique des sinistres automobiles dans lesquels des conducteurs québécois ont été impliqués et qui ont fait l'objet d'une réclamation d'assurance. Avec l'arrivée des VAC, le FCSA devra également inclure l'historique des sinistres du VAC et de ses composantes, de l'opérateur et du fabricant.

Section 3 – Nouveaux modèles d'affaires

➤ **Changement de paradigme (p.10)**

À la question 23, l'Autorité se demande s'il y a lieu d'instaurer au Québec un régime d'assurance collective de dommages permettant d'assurer les VAC. La police unique du BAC ne requiert pas l'instauration d'un régime d'assurance collective spécifique à l'assurance de responsabilité automobile. Toutefois, le BAC est d'avis que la loi ne devrait pas interdire l'assurance collective de dommages.

À la question 25, l'Autorité souhaite déterminer les impacts de l'arrivée de constructeurs automobiles ou du géant du web sur le marché de l'assurance sur les assureurs dits « traditionnels ». Les assureurs ainsi que les personnes qui interviennent dans la distribution de leurs produits et services sont encadrés par de nombreuses lois sectorielles et lignes directrices dans le but d'assurer le traitement équitable du client et leur solvabilité. Cet encadrement implique des coûts et des restrictions importantes, notamment sur la gestion du capital. D'ailleurs, l'un des objectifs de la réforme de l'assurance automobile de 1978 était de garantir une sécurité financière pour les victimes d'accident automobile.

À cet égard, le BAC est d'avis que toutes nouvelles entreprises qui souhaitent offrir de l'assurance ainsi que leurs chaînes de distribution doivent suivre l'encadrement réglementaire applicable aux assureurs dits « traditionnels », et ce, sans allègement. Il est important de se rappeler que les assureurs jouent un rôle important pour la protection et la confiance du public dans le secteur financier.

Par ailleurs, il faudra réfléchir à l'utilisation par les constructeurs automobiles et les géants du web des données qu'ils détiendront dans le cadre de leurs activités d'assurance. L'accès à ces données ne devrait pas leur être réservé dans la mesure où elles concernent par exemple les utilisateurs des VAC ou leurs composantes et qu'elles sont pertinentes à l'évaluation du risque d'assurance. Les assureurs doivent pouvoir bénéficier de cette information, comme expliqué plus amplement à la section 4 ci-dessous.

Section 4 – Cybersécurité et protection des renseignements personnels (p.10)

➤ **Protection des renseignements personnels (p.10)**

À la question 28, l'Autorité souhaite obtenir des précisions concernant la convention de partage de données entre les assureurs et les constructeurs automobiles afin de faciliter la détermination de la cause d'un accident. À cet égard, elle se questionne sur la faisabilité de cette solution.

Une entente de partage de données est un élément essentiel à la proposition de police unique du BAC. Le BAC est d'avis que les assureurs et les constructeurs automobiles doivent avoir l'obligation en vertu de la LAA d'établir une telle entente. À titre d'exemple, les articles 173 et 174 de la LAA prévoient que le GAA doit établir une convention d'indemnisation directe et qu'elle doit recevoir l'assentiment des assureurs agréés qui perçoivent au moins 50 % des primes brutes perçues pour l'assurance automobile. À compter de son entrée en vigueur, elle lie tous les assureurs agréés. Bien que la LAA ne prévoit pas les modalités exactes de cette convention, elle prévoit les éléments qu'elle doit contenir, dont un barème de circonstances d'accident pour le partage de responsabilité, la constitution d'un conseil d'arbitrage et l'exercice du droit de subrogation. Le BAC pense qu'une solution semblable devrait être envisagée pour la convention de partage de données. Cette solution oblige les parties impliquées à conclure une entente sur certains sujets, mais leur donne par ailleurs de la flexibilité pour en déterminer les modalités. D'autant plus que cette solution permettrait de conclure une entente applicable à travers le Canada.

Au-delà de la question de la propriété des données, il faut réfléchir à l'accès aux données pour la souscription et le règlement de sinistre. Rappelons que le contrat d'assurance est un contrat de la plus haute bonne foi basé sur les déclarations de l'assuré. Le Code civil³ prévoit de nombreuses dispositions permettant à l'assureur d'obtenir les faits pertinents à l'évaluation du risque. À défaut, l'assuré s'expose à des conséquences importantes. L'obligation de déclarer les faits pertinents ne se limite pas uniquement aux informations nécessaires à la souscription du risque, mais s'étend aux informations nécessaires pour le règlement du sinistre⁴.

Dans certaines circonstances, ces obligations peuvent être plus difficiles à exécuter pour l'assuré; c'était notamment le cas pour l'historique de ses sinistres. Pour pallier cette difficulté, le FCSA permet de recenser l'historique des sinistres automobiles dans lesquels les conducteurs québécois ont été impliqués et qui ont fait l'objet d'une réclamation d'assurance. La notion « de fait pertinent » à l'évaluation du risque évoluera avec l'arrivée des VAC. On ne ciblera plus uniquement le propriétaire et le conducteur du véhicule, mais aussi le véhicule lui-même et ses diverses composantes. Il sera donc primordial que l'encadrement juridique évolue pour garantir l'accès des assureurs à ces données pour la souscription et la gestion du sinistre. Un mécanisme efficace et transparent pour les utilisateurs des VAC devra être mis en place pour connaître l'historique du véhicule et de ses composantes indépendamment des changements propriétaires. L'accès à ces données devra être maintenu à travers la chaîne de titre.

Cette question est complexe et nécessitera que l'industrie et l'Autorité s'y repenchant tout au long des travaux.

À la question 30 et toujours dans le contexte de la convention de partage de données, l'Autorité souhaite obtenir des précisions concernant la notion de propriété des données et la nécessité d'un cadre juridique à cet effet. Le BAC est d'avis que la propriété des données dépendra de la source de la collecte. Par exemple, si les données ont été collectées par le système du VAC ou par un système ajouté au VAC par l'assureur tel qu'un boîtier télématique. Par ailleurs, il sera important que les assureurs ne soient pas empêchés par le fabricant d'installer des dispositifs de collectes de données

³ Articles 2408 et suivants et 2466.

⁴ Articles 2470 et suivants.

sur le VAC, notamment en stipulant ou en inférant que sa garantie sera nulle si l'assuré ajoute un dispositif de collecte de données.

➤ **Cybersécurité (p.11)**

À la question 32, l'Autorité s'interroge sur les modalités suivantes : comment et par qui les normes en matière de cybersécurité dans l'industrie automobile devraient être établies ? Le BAC est d'avis que les instances actuelles chargées d'établir ces normes au Canada devraient être maintenues. Toutefois, ces normes devraient être idéalement des normes nord-américaines pour tenir compte de l'utilisation des véhicules par les Québécois, utilisation incluant de nombreux voyages aux États-Unis.

À la question 33, l'Autorité se questionne sur la responsabilité découlant d'une cyberattaque et l'attribution de la faute. La police d'assurance unique du BAC indemniserait les victimes d'un préjudice matériel résultant d'une collision causée par une cyberattaque. Toutefois, elle ne verserait que le montant minimum prévu par la loi si le propriétaire ou le conducteur du véhicule contourne, modifie ou omet de maintenir un logiciel essentiel pour la sécurité. Par la suite, l'assureur pourra aller en recouvrement contre la partie responsable, dans la mesure où une telle procédure de recouvrement n'entre pas en conflit avec la Convention d'indemnisation directe.

Le BAC est d'avis qu'une réflexion s'impose sur le risque systémique que peut poser une cyberattaque sur la solvabilité des assureurs, voire de l'industrie dans son ensemble. L'origine d'une cyberattaque peut provenir de différents acteurs, incluant des États ou une organisation criminelle sophistiquée. Jumelé au fait que ces attaques peuvent avoir lieu à partir d'une autre juridiction, le recouvrement des assureurs sera bien souvent illusoire. À cet égard, une réflexion s'impose notamment à l'égard du soutien du gouvernement en cas de catastrophe. Rappelons qu'historiquement, l'incendie était le sinistre le plus fréquent pour les assureurs. L'article 2486 du Code civil puise sa source dans ce fait historique pour exclure du contrat d'assurance les incendies et explosions résultant de risque systémique comme une guerre étrangère ou civile, un cataclysme ou un mouvement populaire.

CONCLUSION

Les travaux de l'Autorité sur le VAC sont importants et auront un impact profond sur l'industrie de l'assurance. L'encadrement réglementaire doit évoluer pour tenir compte des particularités des VAC. La proposition du BAC permet de maintenir les acquis de la réforme de 1978 en focalisant sur l'indemnisation des victimes. L'arrivée des VAC aura un impact important sur la collecte et l'utilisation des données et de nombreuses réflexions doivent avoir lieu pour s'assurer que les assureurs puissent continuer à avoir accès aux données pertinentes pour la souscription et la gestion des sinistres tout en évoluant dans une industrie concurrentielle.