



**Mémoire présenté par CAA-Québec dans
le cadre de la consultation de l’Autorité
des marchés financiers au sujet des
véhicules automatisés et connectés**



Québec, le 3 février 2022

Table des matières

Préambule _____	3
Introduction _____	4
Régime public d'assurance _____	6
Projet pilote _____	6
Arbitrage _____	7
Régime sans égard à la faute _____	7
Régime privé d'assurance _____	9
Régime de responsabilité _____	9
Fichier central des sinistres automobiles _____	11
Convention d'indemnisation directe _____	12
Nouveaux modèles d'affaires _____	13
Développement de normes _____	14
Nouveaux modèles, nouveau régime _____	14
Changement de paradigme _____	15
Cybersécurité et protection des renseignements personnels _____	16
Protection des renseignements personnels _____	16
Cybersécurité _____	18
Conclusion _____	20

Préambule

CAA-Québec est un organisme à but non lucratif fondé en 1904. Depuis les tout débuts, la mobilité a été au cœur de ses préoccupations. Celle-ci a bien évidemment évolué au fil des ans. Au moment de sa création, alors que tout était à bâtir en cette matière, l'organisme militait pour le développement du réseau routier. Aujourd'hui, il soutient l'amélioration des infrastructures routières, l'utilisation rationnelle de l'automobile et l'implantation de solutions de rechange efficaces à l'auto solo.

Puisque la mobilité est en constante évolution, CAA-Québec suit de très près cette mouvance afin d'adapter ses services pour bien répondre aux besoins de ses membres et à ceux de la population en général.

Introduction

C'est avec grand intérêt que CAA-Québec a pris connaissance du document de réflexion intitulé *Préparer le Québec à l'arrivée des véhicules automatisés et connectés*. En effet, en plus d'être un chef de file en automobile, l'organisme est un acteur incontournable en matière de consommation, de sécurité routière et d'infrastructures de transport. De plus, depuis novembre 2015, il propose des produits d'assurance auto. Il était donc naturel pour CAA-Québec d'être interpellé par le sujet de la présente consultation.

Même si l'arrivée des véhicules automatisés et connectés sur nos routes pourrait entraîner de nombreux bénéfices, notamment au chapitre du bilan routier et de la congestion routière, plusieurs questionnements demeurent pour CAA-Québec.

Le climat – Le climat nordique du Québec risque de retarder le déploiement des véhicules automatisés et connectés (VAC) sur les routes de la province en plus d'entraîner des problèmes de sécurité. Tous les Québécois dont le véhicule est muni de fonctions d'aide à la conduite ont pu constater les limites de ces systèmes l'hiver, alors que le neige ou la gadoue finissent souvent par obstruer leurs capteurs et caméras. Cette situation spécifique aux pays nordiques impliquera sans doute que le Québec déploie, de façon proactive, des efforts particuliers afin de bien comprendre les impacts de cette nordicité sur les VAC et de les réduire au minimum.

Les faiblesses possibles de la technologie (cybersécurité et protection des renseignements personnels) – Les technologies intégrées dans les véhicules connectés actuels soulèvent un certain nombre de préoccupations, puisqu'elles ont notamment déjà permis à des gens mal intentionnés de prendre le contrôle d'un véhicule à distance. Il est apeurant d'imaginer ce qui pourrait se passer avec un véhicule entièrement autonome si les constructeurs automobiles ne parvenaient pas à assurer la sécurité de la technologie intégrée dans leurs produits.

Par ailleurs, les véhicules connectés actuels peuvent recueillir et transmettre de nombreuses données sur les particuliers. À l'heure où la protection des renseignements personnels est sur toutes les lèvres, il importe de régir la propriété, l'utilisation et la protection de ces données. L'objectif consiste à établir des règles claires, notamment en matière de consentement des consommateurs, de responsabilité, d'accès, de limites à la collecte, de conservation et de transmission. Même si cette responsabilité incombe au gouvernement fédéral, le Québec devra participer à ces importantes discussions afin d'influencer les réflexions, tout en évitant de coûteux et inefficaces doublonnages.

Il est à noter que, à l'image de l'American Automobile Association (AAA) aux États-Unis, l'Association canadienne des automobilistes (CAA) a amorcé, il y a 3 ou 4 ans, une sensibilisation des élus et de la haute fonction publique canadienne à ce sujet.

Les infrastructures coûteuses – L'automatisation et la connectivité requièrent l'installation d'infrastructures coûteuses. Le réseau routier québécois souffre déjà d'un important déficit d'entretien. Puisqu'il ne peut pas tout remettre en état au même moment, le gouvernement doit prioriser les artères où il intervient. Dans ce contexte de priorisation, il est permis de se demander quelles seront les sources pour financer les infrastructures additionnelles nécessaires au déploiement des véhicules automatisés. Il est important de rappeler que ces infrastructures

apporteront des bénéfices à la mobilité de l'ensemble de la société (transport collectif, transport des marchandises, etc.) et non seulement à celle des automobilistes en mode individuel.

Les implications éthiques – En cas de défaillance mécanique ou de collision inévitable, un véhicule autonome pourrait décider qui se fait frapper et qui est épargné. Le comportement des véhicules autonomes en cas d'urgence doit-il uniquement reposer sur la programmation réalisée par les constructeurs automobiles? Des efforts importants de sensibilisation et d'éducation devront être déployés auprès des utilisateurs afin de normaliser ces notions. La connaissance et la compréhension de ces éléments en favorisera d'autant l'acceptabilité sociale.

La cohabitation avec les autres usagers de la route – Des questions de connaissance et de sensibilisation seront importantes pour régir les interactions entre les différents usagers. CAA-Québec tient à préciser qu'il a participé au projet de navette autonome électrique sur la voie publique de Keolis à Candiac. Mené en partenariat avec la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) et le ministère des Transports du Québec (MTQ), ce projet s'intéresse particulièrement à l'effet de cette nouvelle mobilité autonome sur les autres usagers (piétons, cyclistes et automobilistes), puisque la cohabitation doit être harmonieuse et sécuritaire. Parallèlement, quelle est l'acceptabilité sociale à l'égard de cette mobilité autonome?

La couverture d'assurance et la responsabilité civile – Déterminer les changements nécessaires à la couverture d'assurance et à la responsabilité civile selon le niveau d'automatisation constituera un défi constant. Selon CAA-Québec, bien qu'il s'agisse d'un enjeu clé, tant pour les assureurs que les constructeurs automobiles, il est important de s'attarder aussi aux impacts financiers pour les consommateurs automobilistes. Pour s'en convaincre, il est possible de faire un certain parallèle avec la situation actuelle où l'on voit que, déjà, l'ajout de technologies électroniques dans les véhicules récents a un effet à la hausse sur les primes d'assurance et les coûts des réparations des véhicules. Ceux-ci étant de plus en plus associés à des produits technologiques que des produits strictement mécaniques. Cette situation risque même d'entraîner des transformations majeures dans les produits d'assurance automobile.

La consommation automobile – Les véhicules automatisés et connectés soulèvent également des questions en matière de consommation automobile, notamment à l'égard de leur fiabilité, de leur réparation et de la garantie offerte par les constructeurs. Qu'advient-il de ces véhicules après l'échéance de la garantie, lorsqu'ils seront la propriété d'un deuxième ou d'un troisième acheteur? Des ateliers mécaniques indépendants, comme certains garages recommandés CAA-Québec, seront-ils en mesure de les réparer? Auront-ils accès aux données nécessaires à l'entretien et à la réparation? Le consommateur sera-t-il libre de confier son véhicule à l'atelier mécanique de son choix? Quelle sera la fiabilité de ces véhicules remplis de capteurs dont le coût de remplacement incombera aux acheteurs de véhicules d'occasion?

Ce ne sont là que quelques questionnements qui suscitent l'intérêt de CAA-Québec à participer aux échanges sur le cadre et les approches qui devraient accompagner l'émergence des véhicules automatisés et connectés en matière d'évaluation du risque et d'indemnisation dans le secteur de l'assurance. L'organisation est heureuse d'explorer des idées et pistes de solution pour mieux penser la mobilité de demain et assurer, de manière harmonieuse, le développement, l'expérimentation et la circulation des véhicules automatisés et connectés au Québec.

Pour formuler ses commentaires, CAA-Québec a choisi de respecter les thèmes et l'ordre des questions qui se trouvent dans le document de réflexion.

Régime public d'assurance

De prime abord, le régime public d'assurance automobile est important pour CAA-Québec.

Au cours des années 70, le Club automobile de Québec (l'un des deux clubs ancêtres de CAA-Québec) a participé aux débats qui ont mené à la mise en place du régime public d'assurance automobile actuel sans égard à la responsabilité. À la suite de l'analyse du rapport du Comité d'étude sur l'assurance automobile, le Club mentionnait qu'il accueillait avec satisfaction la proposition d'un régime d'assurance automobile sans égard à la responsabilité puisqu'il permettrait des indemnités plus justes et plus rapides, de même que l'élimination des frais et des délais occasionnés par les trop nombreuses procédures judiciaires destinées à répartir les responsabilités.

En 2006, lorsque la situation financière du régime public d'assurance automobile était précaire, CAA-Québec a réitéré l'importance du régime, souvent qualifié de meilleur au monde. L'organisme a alors exprimé son point de vue afin que ce système survive.

Donc, pour CAA-Québec, le régime public d'assurance automobile sera toujours un actif à préserver. Dans ce contexte, il est évident que le rôle de la SAAQ se transformera, tout en demeurant aussi essentiel qu'il ne l'est actuellement. Les éléments qui suivent l'illustrent bien.

Projet pilote

1. Dans ce contexte, le fabricant, le distributeur ou le promoteur devrait-il avoir la possibilité de se procurer une protection d'assurance couvrant adéquatement ce risque?

Selon CAA-Québec, le constructeur devrait souscrire une assurance responsabilité civile commerciale qui servirait à rembourser toutes les indemnités que celui-ci serait tenu de verser en cas de blessures corporelles liées à un accident d'automobile causé par un mauvais fonctionnement du véhicule, par la programmation des algorithmes d'un véhicule ou par tout autre problème (par exemple, un acte terroriste de prise de contrôle d'un parc automobile).

Malgré la présomption légale prévue au paragraphe 2 de l'article 1468 du Code civil du Québec, il est difficile pour CAA-Québec d'envisager une situation où le distributeur (concessionnaire) et le promoteur pourraient être tenus responsables de rembourser les indemnités associées à la construction du véhicule.

2. Le cas échéant, de quelle nature devrait être le produit d'assurance servant à payer les demandes de remboursement de la SAAQ?

Pour CAA-Québec, dans le contexte décrit au point 1, le produit d'assurance servant à payer les demandes de remboursement à la SAAQ pourrait prendre deux formes :

- Une assurance responsabilité civile commerciale souscrite par le constructeur au bénéfice de l'ensemble des utilisateurs (conducteurs, passagers, etc.) des VAC qu'il a construits. Cette assurance couvrirait les blessures et les décès causés par le mauvais fonctionnement d'un véhicule.

ou

- Une assurance collective de type « prestation du vivant » (assurance vie, assurance accident, assurance salaire, assurance invalidité, etc.) couvrant tous les conducteurs de VAC détenant un permis de conduire au Québec et conduisant un véhicule immatriculé dans la province. Cette assurance serait souscrite automatiquement par les propriétaires de VAC auprès de la SAAQ, lors du renouvellement de leur immatriculation, mais elle serait entièrement payée par l'ensemble des constructeurs des VAC, au prorata du nombre de leurs véhicules en circulation.

Arbitrage

3. La SAAQ pourrait-elle jouer un rôle d'intermédiaire entre la victime d'un accident et les constructeurs automobiles?

La SAAQ possède déjà un barème pour indemniser les individus selon la gravité de leurs blessures causées par un accident automobile. Elle pourrait donc devenir l'organisme responsable de maintenir ce barème à jour au Québec pour tous les constructeurs. Cela garantirait une certaine uniformité dans les indemnités versées par les constructeurs et, ainsi, permettrait d'éviter la surenchère ou les disparités entre les régions et entre les types de véhicules (VAC ou traditionnel). Naturellement, la SAAQ devrait s'assurer – avec les organisations semblables ailleurs au Canada – que le barème québécois s'harmonise avec ceux des autres provinces. Cette échelle de paiement serait utilisée pour indemniser tant le conducteur d'un VAC, qu'il en soit propriétaire ou non, que les passagers et les piétons impliqués dans un accident automobile.

De plus, la SAAQ pourrait indemniser directement les consommateurs à la suite d'un accident et récupérer elle-même, auprès des assureurs des constructeurs, les sommes qu'elle verserait. Cela éviterait aux Québécois le fardeau de recouvrer les sommes dues.

Régime sans égard à la faute

4. Une solution similaire pourrait-elle être envisageable au Québec relativement au régime d'assurance automobile sans égard à la faute?

Le régime d'assurance sans égard à la faute a fait ses preuves au Québec pour limiter l'engorgement des tribunaux, diminuer les délais de règlement des sinistres automobiles et contrer les hausses de primes d'assurance pour tous les Québécois. Pour CAA-Québec,

la solution retenue pour l'assurance des VAC devrait découler du même concept, parce qu'il sera difficile de départager, dans plusieurs situations, les rôles du conducteur et du constructeur en cas d'accident automobile.

5. Puisque les VAC et les voitures conventionnelles se partageront la route pendant quelques années, le régime sans égard à la faute pour tous les véhicules est-il souhaitable?

Oui. Selon CAA-Québec, ce régime devrait être maintenu pour tous les types de véhicules qui seront sur la route. Pour les véhicules traditionnels, la SAAQ continuerait de puiser les indemnités à même les primes payées par les automobilistes, alors que pour les VAC, les fonds proviendraient de l'assurance des constructeurs. Les consommateurs québécois recevraient toujours les versements de la SAAQ, qui, elle, se ferait ensuite rembourser par les assureurs des constructeurs pour les sinistres impliquant un VAC.

Régime privé d'assurance

En matière de régime privé d'assurance, CAA-Québec prône la vulgarisation et l'équité.

Pour l'organisation, la simplification des termes utilisés en matière d'assurance est nécessaire à la bonne compréhension des consommateurs, notamment en ce qui a trait à leurs protections et à leur responsabilité ainsi qu'à la procédure de réclamation en cas de sinistre. Il faut l'avouer, l'assurance est un domaine complexe et mal compris du grand public. Les outils et produits d'assurance liés aux VAC devront donc être empreints de simplicité.

Quant à l'équité et à la transparence, elles devront régner lors de l'élaboration, de la commercialisation et de la vente de produits d'assurance, dans les communications destinées aux clients ainsi que dans le traitement des sinistres, et ce, au plus grand bénéfice des consommateurs.

Enfin, l'identification de la principale cause d'un accident constitue un véritable enjeu en matière d'assurance. Cette cause devra donc être clairement désignée, lors d'un accident impliquant un VAC, afin d'établir un responsable et d'éviter une cascade de recours judiciaires. L'accident impliquant un VAC est-il principalement dû au constructeur du véhicule? Au fournisseur du logiciel? À l'état des routes? Au défaut d'un usager de suivre le calendrier d'entretien de son VAC? Au garagiste qui est chargé d'en faire l'entretien? Ou à un autre facteur?

Régime de responsabilité

6. Est-ce que le régime de responsabilité prévu dans la législation au Québec est en mesure d'opérer le transfert de la responsabilité du particulier aux fabricants de VAC sans trop de difficultés?

De l'avis de CAA-Québec, le transfert de la responsabilité du particulier aux constructeurs constituera d'abord un choix politique. Soit l'entière responsabilité continuera d'être attribuée aux conducteurs, soit 100 % de la responsabilité sera transférée aux constructeurs, soit la poire sera coupée en deux et pour tous les accidents, la responsabilité sera partagée moitié-moitié entre le « conducteur » et le constructeur. Par la suite, le processus d'amendement législatif sera amorcé.

Il est à noter que cette réponse ne constitue pas une recommandation, ni un avis de la part de CAA-Québec, mais elle vise plutôt à stimuler la réflexion en évoquant des possibilités.

Puisque les consommateurs ont déjà de la difficulté à comprendre le partage actuel des responsabilités lors d'un accident d'automobile prévu à la Convention d'indemnisation directe (CID), si un VAC est vraiment autonome, le plus simple serait de transférer 100 % de la responsabilité aux constructeurs. CAA-Québec rappelle que, à l'heure actuelle, un des défis des experts en sinistre est de faire accepter par un conducteur son pourcentage de responsabilité lors d'une collision, et ce, même si la CID existe depuis plusieurs années. La simplification est donc souhaitable pour tous.

7. Est-ce que des modifications aux polices d'assurance doivent être apportées pour adapter la notion de « faire usage » d'un véhicule?

Oui, il faudra probablement redéfinir ce qu'est « faire usage » d'un véhicule, car l'utilisation frauduleuse d'un VAC signifie que celui-ci pourrait être contrôlé par une tierce partie sans même que le propriétaire ou le conducteur puisse intervenir. À la limite, le concept de conducteur pourrait disparaître à long terme.

8. Est-ce qu'il y a nécessité d'adapter la notion de conducteur?

Selon CAA-Québec, la notion de conducteur du véhicule devra être redéfinie pour inclure un usager qui se trouve dans l'habitacle et qui pourrait en prendre le contrôle. Éventuellement, la définition de conducteur pourrait être éliminée du langage; les termes qui subsisteraient pourraient être ceux de « propriétaire de l'automobile », « d'assuré en assurance automobile », « d'utilisateur du véhicule » ou, dans le cas d'un passager, de « bénéficiaire du véhicule ».

9. Des questions se posent sur la façon dont les VAC interagissent avec les véhicules « traditionnels ». Comment se répartirait la responsabilité des dommages lorsqu'une erreur humaine et une défaillance du système seraient toutes deux en cause lors d'un accident?

La répartition de la responsabilité doit toujours se faire d'abord en fonction de la preuve. Cependant, face à ce genre de situation, CAA-Québec opterait en règle générale pour une responsabilité partagée à 50 % par l'assureur du constructeur pour le VAC et à 50 % par l'assureur du particulier pour le véhicule traditionnel.

10. Les constructeurs automobiles et les fournisseurs de logiciels devraient-ils obligatoirement divulguer les données concernant chacun des accidents impliquant un de leurs véhicules; par exemple aux assureurs, à la SAAQ et aux policiers?

Toute divulgation de données nécessite le consentement de l'utilisateur. Toutefois, les constructeurs automobiles et les fournisseurs de logiciels pourraient divulguer certaines données de bonne foi lors d'un accident impliquant un de leurs VAC afin de permettre aux assureurs et à la SAAQ d'avoir une meilleure connaissance de l'événement.

De plus, un calendrier de conservation uniforme et raisonnable devrait être établi en vertu de la *Loi modernisant des dispositions législatives en matière de protection des renseignements personnels* en ce qui a trait à l'administration des données et à la protection de la vie privée.

Il est à noter que les assureurs qui utilisent présentement la technologie de l'UBI (*Usage-base insurance*) sont déjà habilités et habitués à recevoir des données rattachées à la conduite automobile. Ils devraient rendre ces données disponibles pour les autres assureurs et la SAAQ.

Actuellement, selon les informations dont CAA-Québec dispose, les données de l'UBI ne sont pas transmises aux corps policiers, sauf dans quelques cas comme le vol automobile.

Fichier central des sinistres automobiles

11. Quelles devraient être les méthodes employées pour évaluer la prime dans le cas d'un VAC?

Les données recueillies par les constructeurs automobiles sur les taux de sinistres de leurs véhicules dans des circonstances similaires pourraient être examinées.

CAA-Québec tient à rappeler que les actuaires des compagnies d'assurance de dommages calculent les primes en fonction de l'historique des sinistres des dernières années. Avec l'arrivée des VAC, cet historique devra être oublié, car il n'existera plus sous une forme comparable. Il y aura donc beaucoup d'approximation pour calculer les primes – comme c'est d'ailleurs le cas actuellement pour les véhicules électriques, dont les primes sont largement subventionnées par celles des véhicules à essence.

Au Québec, dans l'état actuel des choses, ce sont les assureurs ayant un plus gros portefeuille, tels que Desjardins et Intact, qui pourront avoir le plus rapidement un profil exact du taux de sinistres des VAC, et ce, bien avant que le Groupement des assureurs automobiles (GAA) ne publie ses premières données sur le sujet. On observe d'ailleurs ce phénomène en matière d'assurance habitation en raison de l'absence d'un fichier central des sinistres dans la province; les assureurs ayant les plus grandes parts de marché ont une lecture et une compréhension du marché meilleures que les assureurs qui ont des parts de marché plus réduites.

12. Y aurait-il lieu d'ajouter, aux données déjà recueillies par le FCSA, de l'information propre à la sinistralité liée aux VAC?

Oui, cette donnée sera essentielle pour effectuer la transition. D'ailleurs, selon CAA-Québec, l'ensemble des assureurs pourraient déjà se faire la main dès aujourd'hui si le GAA segmentait les données relatives aux véhicules à essence et aux véhicules électriques.

13. Dans le contexte des VAC, est-ce que l'information sur les conducteurs est toujours pertinente au FCSA?

Comme mentionné précédemment, CAA-Québec propose de conserver l'information pour les conducteurs de véhicules traditionnels (à essence et électriques) et de passer à une information associée au statut « d'assuré » ou de « propriétaire » pour les VAC afin d'avoir la lecture la plus équitable possible de la situation.

14. Est-ce que le FCSA, dans sa forme actuelle, permet aux assureurs d'établir une tarification équitable en fonction du réel degré de responsabilité d'une personne et du mode de conduite dans lequel se trouvait le véhicule impliqué? Si non, quels changements devraient être apportés au FCSA?

Actuellement, le FCSA n'est pas parfait, mais il utilise le concept de fréquence et de sévérité des sinistres que la majorité des conducteurs peuvent comprendre, ce qui est déjà un point positif. Pour ce qui est du pourcentage de responsabilité associé à chaque sinistre automobile, il est plus nébuleux pour les non-initiés, qui ne maîtrisent pas la CID. Tel que mentionné précédemment, dans le cas d'une collision entre un VAC et un véhicule traditionnel, l'association suggère une responsabilité partagée à 50 % par l'assureur du constructeur pour le VAC et à 50 % par l'assureur du particulier pour le véhicule traditionnel.

Convention d'indemnisation directe

15. De quelle façon la CID devrait-elle s'appliquer lorsque le véhicule du tiers impliqué dans la collision est utilisé en mode semi-autonome ou autonome?

Comme CAA-Québec le mentionnait plus haut, dans le cas d'une collision entre un VAC et un véhicule traditionnel, l'organisation propose d'envisager une responsabilité partagée à 50% par l'assurance du fabricant pour le VAC et à 50% pour l'assurance du particulier du véhicule conventionnel, le tout dans un souci de simplicité.

16. Y a-t-il lieu d'apporter des changements à la CID pour prévoir ce genre de situation?

Bien que CAA-Québec ne soit pas un expert en la matière, il est d'avis, à première vue, qu'il serait sans doute plus simple de retirer de la CID l'exclusion touchant les véhicules appartenant au même propriétaire, et ainsi considérer chaque véhicule comme un véhicule indépendant.

17. Dans quelle mesure le fait de permettre la subrogation contre les constructeurs, fournisseurs de logiciels, programmeurs, etc., irait-il à l'encontre de la raison d'être de la CID et ferait-il augmenter le coût des sinistres et le nombre de recours devant les tribunaux?

CAA-Québec croit qu'il s'agit d'une avenue à éviter. Il faudrait interdire la subrogation contre les constructeurs, fournisseurs de logiciels et programmeurs afin d'éviter de faire augmenter le coût des sinistres et le nombre de recours devant les tribunaux. Il faut conserver l'esprit de la *Loi sur l'assurance automobile*, et ce, même pour les VAC.

18. Dans un contexte où le constructeur automobile conserve la propriété de ses véhicules, est-ce que celui-ci pourrait réclamer aux utilisateurs les dommages causés au véhicule? Quelles seraient, le cas échéant, les conséquences pour ces utilisateurs de tels véhicules?

Si un constructeur conserve la propriété de ses véhicules, le coût de l'utilisation ou de la location à court terme du véhicule devrait alors inclure automatiquement une assurance pour les dommages aux véhicules. Ce concept existe déjà dans d'autres pays comme pour

les véhicules Volvo aux États-Unis¹. Ce serait alors à l'assureur du constructeur de déterminer ses propres critères de tarification à partir des renseignements qu'il détiendrait sur l'usage du véhicule, à l'image des assureurs qui utilisent l'UBI pour leurs assurés. Ces données sont beaucoup plus révélatrices que le sexe, l'âge ou encore le code postal d'un assuré pour calculer adéquatement une prime d'assurance. Les bons conducteurs pourraient probablement bénéficier de meilleures primes; à l'inverse, les mauvais conducteurs verraient leurs primes augmenter parce qu'ils ne pourraient plus profiter de « l'effet de camouflage » qu'apportent actuellement leurs différents groupes d'appartenance. L'assurance auto s'assimilerait alors davantage à un produit d'assurance individuelle, qui fait payer chaque individu en fonction du risque réel qu'il représente, qu'à un produit d'assurance collective comme le font les polices actuelles.

19. Dans un contexte où les VAC seront de plus en plus présents, est-ce que la CID demeure pertinente, et pour quelle raison?

CAA-Québec estime que, avec le temps, la CID comme on la connaît aujourd'hui évoluera et, probablement, se simplifiera. Il n'y aura que deux situations possibles : à partir du moment où au moins deux véhicules autonomes seront impliqués dans un accident, les deux usagers seront responsables chacun à 50 %, quelle que soit la position des véhicules lors de la collision.

CAA-Québec rappelle que, avec la CID, même s'il y a plus de deux véhicules impliqués, il est quand même possible d'évoquer une responsabilité à 50%. Ainsi, quatre véhicules peuvent chacun détenir une responsabilité de 50 % lors d'une collision².

La seconde situation serait celle où au moins un véhicule conventionnel serait impliqué dans un accident avec un autre véhicule conventionnel ou un autre VAC.

Nouveaux modèles d'affaires

Il va de soi que les véhicules autonomes et connectés bouleverseront les façons de faire actuelles. Par conséquent, selon CAA-Québec, des cadres législatifs propres devront être développés afin d'encadrer les fonctionnalités des VAC et la programmation des logiciels lors d'une collision.

Rigueur et éthique devront inévitablement faire partie de l'équation en cette matière.

Aussi, les concepteurs de logiciels devront être tenus responsables en cas de défaillance qui résulte en des dommages matériels, et ce, sans que les sinistrés soient obligés d'entreprendre une cascade de recours. Par conséquent, de nouveaux produits d'assurance fondés sur de nouveaux risques deviendront nécessaires et de nouveaux joueurs feront à coup sûr leur entrée sur le marché.

¹ <https://www.volvocars.com/us/care-by-volvo/>

² https://gaa.qc.ca/media/59346/convention_franc.pdf, p.18

Développement de normes

20. Sera-t-il nécessaire d'adopter des normes universelles pour assurer le développement harmonieux des VAC? Quelle autorité aurait le pouvoir d'édicter ces normes? Sur quelles bases?

Selon CAA-Québec, l'adoption de normes universelles sera nécessaire afin d'assurer le développement harmonieux des VAC. Les constructeurs automobiles établis au Canada doivent déjà respecter les Normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada (NSVAC). Ces normes édictées par Transports Canada sont similaires aux normes américaines, puisque les marchés canadien et américain de la construction automobile sont liés. Aux États-Unis, de nombreux travaux ont été effectués par la National Highway Traffic Safety Administration afin de développer des cadres législatifs propres aux VAC qui, à terme, devraient trouver écho dans les Federal Motor Vehicle Safety Standards.

En plus de Transports Canada, qui détiendrait le pouvoir d'établir des normes pour tous les VAC fabriqués au Canada, chacune des provinces devrait avoir le dernier mot sur l'activation ou le blocage de fonctionnalités dont seront munis les VAC en fonction des particularités régionales (par exemple, le climat).

Enfin, des normes universelles devront nécessairement être adoptées pour répondre aux enjeux éthiques en cas d'impact avec un autre usager de la route, puisque ces considérations ne doivent pas uniquement reposer sur les concepteurs de logiciels. À partir du moment où la programmation d'un logiciel peut choisir de frapper un individu en raison de son âge et d'en épargner un autre plus jeune, il est clair que cette priorisation devra faire l'objet d'un sérieux encadrement.

Nouveaux modèles, nouveau régime

21. Est-ce que les constructeurs ou les fournisseurs de logiciels devraient être visés par une présomption légale de responsabilité et, le cas échéant, pourraient-ils contester la responsabilité qui leur est attribuée?

Présentement, l'article 1468 du Code civil du Québec prévoit une présomption légale de responsabilité du constructeur.

Dans l'état actuel des choses, CAA-Québec soutient qu'une présomption légale de responsabilité particulière devrait viser les fabricants ou les fournisseurs de logiciels. Ces derniers devraient aussi avoir l'obligation de détenir une assurance commerciale appropriée à cette fin.

22. Dans un tel contexte, quel devrait être l'ordre d'intervention des différentes polices d'assurance qui pourraient intervenir lors d'un sinistre (propriétaire du véhicule, conducteur du véhicule, constructeurs automobiles, fournisseurs de logiciels, etc.)? Y aurait-il lieu de prévoir, dans la réglementation et dans les polices d'assurance automobile, un ordre d'intervention à cet effet?

CAA-Québec opérerait pour l'ordre d'intervention suivant :

- a) Constructeur automobile (et ses fournisseurs de logiciels)
- b) Propriétaire du véhicule

L'usager du VAC, souvent décrit comme son « conducteur », ne devrait pas être inclus, car il serait alors considéré comme un simple passager.

23. Y aurait-il lieu d'instaurer au Québec un régime d'assurance collective de dommages permettant d'assurer ces nouveaux modèles d'affaires?

Si l'assurance responsabilité commerciale n'est pas confiée aux constructeurs automobiles, un régime d'assurance collective de dommages pourrait être envisagé, comme c'est le cas pour les blessures corporelles. C'est une approche socialisante de l'assurance qui fait payer les bons conducteurs pour les moins bons. Il sera légitime de se demander si le Québec a les moyens financiers de s'engager dans cette voie et d'entreprendre, en temps opportun, une réflexion collective sur le sujet. La gestion du risque financier et la possible déresponsabilisation des usagers devraient alors faire partie de cette réflexion.

Changement de paradigme

24. Comment l'assureur évaluerait-il le risque dans les cas précis où les décisions sur les conséquences d'un accident seraient peu aléatoires, l'issue étant programmée d'avance? Le rôle de l'assureur risque-t-il d'évoluer seulement vers une fonction d'évaluation de dommages?

Selon CAA-Québec, les assureurs pourraient continuer à tarifier les VAC si le modèle de l'assurance privée individuelle pour chaque VAC était retenu, mais ils devraient revoir leurs critères de tarification. Par exemple, on ne calculera peut-être plus la prime en fonction du sexe ou de l'âge du « conducteur », mais plutôt selon la qualité de la programmation des VAC, la fréquence et la sévérité des sinistres impliquant ces véhicules, etc.

25. Pour les assureurs dits « traditionnels », quels seraient les impacts de l'arrivée de constructeurs automobiles ou des géants du Web, tels que Google, Apple, Facebook et Amazon (GAFA) sur le marché de l'assurance?

Les assureurs traditionnels sont conscients que, à moyen terme, l'arrivée de nouveaux acteurs risque de changer considérablement le marché de l'assurance auto. C'est pour cette raison qu'ils se tournent vers l'ajout de produits d'assurance de dommages novateurs (comme l'assurance pour les animaux de compagnie) ou qu'ils raffinent les offres d'assurance habitation. Aucun assureur ne devrait être pris par surprise.

Cybersécurité et protection des renseignements personnels

Les constructeurs automobiles recueillent déjà plusieurs données émanant de leurs modèles traditionnels. Cette cueillette de données ne fera que s'amplifier avec les véhicules automatisés et connectés. CAA-Québec croit qu'il faudra encadrer cette activité en respectant les meilleures pratiques en matière de protection des renseignements personnels.

Par ailleurs, la cybersécurité suscite déjà des problèmes dans le secteur automobile. Le clonage des clés dites « intelligentes », qui permettent de déverrouiller ou de démarrer un véhicule au simple toucher d'un bouton, constitue un exemple parmi tant d'autres. CAA-Québec suggère de tenir des audits sur le sujet, à l'image de ce qui se fait pour assurer la sécurité des avions et des véhicules.

Dans cette optique, il faudra soumettre l'industrie automobile à des normes très sévères en matière de cybersécurité, inspirées des meilleures pratiques dans le monde. Les logiciels devront aussi être sujets à une certification obligatoire et continuellement mise à jour, puisqu'ils évoluent de manière quasi quotidienne.

Protection des renseignements personnels

26. Qui sera chargé de la « gestion » des données et des renseignements personnels? Cette gestion dépendrait-elle de l'usage et de la finalité des informations connectées et analysées? La SAAQ pour l'immatriculation des VAC et pour l'indemnisation des victimes? Les compagnies d'assurance pour déterminer la prime et pour attribuer la responsabilité en cas d'accident? Le fabricant et/ou le concessionnaire pour la mise à jour des logiciels et l'entretien des véhicules?

À première vue et sur la base des principes mis de l'avant dans le présent document, la « gestion » des données et des renseignements personnels devrait incomber à des organisations distinctes en fonction de l'usage et de la finalité des informations connectées et analysées :

- La SAAQ pour l'immatriculation des VAC et pour l'indemnisation des victimes de blessures corporelles;
- Les compagnies d'assurance pour déterminer la prime pour les dommages matériels et pour attribuer la responsabilité en cas d'accident;
- Le constructeur ou le concessionnaire pour la mise à jour des logiciels.

CAA-Québec tient à préciser que les véhicules recueillent déjà certains renseignements à l'aide d'enregistreurs de données de conduite et de dispositifs télématiques. Si les données prélevées grâce aux enregistreurs de données de conduite ne sont pas communiquées aux constructeurs, il en va autrement de celles que collectent les dispositifs télématiques (géolocalisation, données de conduite, entretien du véhicule,

etc.). Par ailleurs, les politiques de mise à jour de ces dispositifs ne sont pas communiquées aux consommateurs. Bref, la création d'une politique de protection des renseignements personnels quant à la conservation des données personnelles et à l'exploitation de celles-ci à des fins commerciales est plus que souhaitable.

27. En termes de gouvernance et d'encadrement, quelle instance au Québec devrait intervenir relativement à la protection des renseignements personnels liés aux VAC et quels moyens devraient être mis en place?

La Commission d'accès à l'information devrait être l'institution privilégiée pour intervenir relativement à la protection des renseignements personnels liés aux VAC. Les règles prévues dans la *Loi modernisant des dispositions législatives en matière de protection des renseignements personnels* devraient s'appliquer.

28. Le BAC a recommandé qu'une convention de partage de données soit établie entre les assureurs et les constructeurs automobiles afin de faciliter la détermination de la cause d'un accident. Est-ce une solution envisageable et réalisable?

En tenant compte de la situation actuelle, cette solution paraît envisageable et réaliste. En ce moment, sans qu'il y ait de convention entre les constructeurs et les compagnies d'assurance, les assureurs qui utilisent la méthode de l'UBI ont déjà accès à plusieurs données d'usage du véhicule. Ils obtenaient à l'origine ces renseignements en branchant un mouchard dans le dispositif de diagnostic de bord des véhicules, mais la démocratisation des téléphones intelligents a changé la façon de collecter les données. Il pourrait s'avérer relativement simple de convenir d'un partage de données lors d'un sinistre, avec une convention qui en définirait les paramètres. Cette convention pourrait être ajoutée à la *Loi sur l'assurance automobile*.

Si oui, quelles devraient être les règles et les limites d'un tel partage?

Étant donné la nature personnelle des renseignements visés, il est normal de prétendre au partage le moins exhaustif et intrusif possible, sans toutefois nuire aux fins pour lesquelles il serait prévu. De façon préliminaire, CAA-Québec suggère des règles comme les suivantes :

- Le partage des données ne se ferait que dans le cas d'un sinistre;
- Les données partagées pourraient provenir seulement des jours ou des semaines qui précèdent un sinistre (par exemple, pas plus de 30 jours avant un incident). Il est à noter que le délai de 30 jours est le même que celui que les assureurs utilisent présentement pour tarifier l'assurance assistée par télématique (UBI). Avec ce délai, il est possible d'évaluer les habitudes de conduite (ex. conduite de jour ou de nuit, sur des autoroutes ou des chemins de campagne, etc.). Ce délai pourrait être plus court (ex. : 7 jours).

Évidemment, il ne faut pas oublier que l'accord du propriétaire du VAC serait nécessaire au partage de données.

Si non, d'autres solutions sont-elles envisageables, et pourquoi?

À défaut d’une convention de partage de données entre les assureurs et les constructeurs automobiles, les assureurs pourraient être obligés de se tourner vers l’UBI pour collecter eux-mêmes les données. Ce plan B imposerait cependant à toutes les parties des coûts supplémentaires qui se reflèteraient inmanquablement dans la prime d’assurance auto payée par les consommateurs. C’est pourquoi CAA-Québec ne la privilégie pas. Advenant que cette solution soit retenue, il y aurait lieu de l’encadrer étroitement et d’en limiter les conséquences financières pour les consommateurs.

29. Comment toutes les obligations pertinentes d’ordre juridique qui entourent la sécurité des données, l’obtention d’un consentement et la responsabilité seront-elles transmises tout au long du processus d’un tel partage de données?

Le cycle de conservation des données ainsi que le partage de celles-ci devraient faire l’objet d’une convention réglementée et encadrée par l’Autorité des marchés financiers (AMF). Cette dernière devrait avoir la possibilité de faire des audits sur le sujet en s’inspirant du travail de la Commission d’accès à l’information.

Selon CAA-Québec, cette convention devrait en plus prévoir le consentement du propriétaire au partage de données lors de l’achat, de l’entretien ou de la réparation d’un VAC et lors du transfert de ce même véhicule.

30. Toujours dans le contexte d’une convention de partage de données, comment voyez-vous la notion de propriété des données et est-ce qu’un cadre juridique devrait être prévu à cet effet?

Puisque les données appartiendraient toujours au propriétaire du VAC, en plus d’une convention de partage de données entre les intervenants institutionnels, il devrait y avoir une convention avec les propriétaires qui comprendrait des règles de suppression ou de destruction des données. Par exemple, six mois après la revente d’un VAC, le constructeur devrait détruire ou rendre anonymes les données personnelles de l’ancien propriétaire.

Cybersécurité

31. En ce qui a trait aux VAC et à l’industrie automobile, est-ce que les normes en matière de cybersécurité devraient ou non être différentes de celles applicables dans d’autres industries, et de quelle façon?

L’usage inapproprié d’un VAC représenterait un danger pour les usagers de la route et pourrait entraîner des dommages, tant corporels que matériels. En ayant à l’esprit l’analogie entre une automobile et une « arme chargée » pour tous usagers de la route, CAA-Québec croit que les normes les plus sévères en matière de sécurité de l’information (ex. : SOC 2) devraient s’appliquer aux VAC afin de contrer les intrusions et les prises de contrôle par des pirates.

32. Comment et par qui devraient être établies les normes en matière de cybersécurité dans l'industrie automobile?

Pour CAA-Québec, il va de soi que l'industrie ne peut pas s'autoréglementer en cette matière. Les normes en matière de cybersécurité devraient donc être inscrites dans les NSVAC et faire l'objet d'une certification indépendante.

33. En cas de cyberattaque d'une fonction critique du véhicule pouvant mettre la vie d'un passager en danger, la SAAQ serait-elle responsable d'indemniser les victimes de la route? À qui devrait-on attribuer la faute dans le cas de piratage informatique (ex. : au constructeur automobile, au fournisseur de technologie, au propriétaire de la flotte de véhicule, aux propriétaires des infrastructures)?

En cas de cyberattaque, la SAAQ pourrait être responsable d'indemniser les victimes de la route (piéton, cycliste, motocycliste, automobiliste, usager, passagers, etc.), une tâche dont elle s'acquitte déjà très bien. Elle devrait toutefois demander au constructeur automobile et au fournisseur de logiciels de lui rembourser les indemnités versées, puisque ceux-ci devraient détenir un produit d'assurance à cet égard.

34. Y aurait-il lieu de développer de nouveaux produits d'assurance spécifiques visant la cybersécurité et la protection des renseignements personnels?

Il existe déjà des assurances cybersécurité pour les entreprises; l'heure est probablement venue d'en développer pour les consommateurs. Selon CAA-Québec, il suffirait sans doute, de bonifier les assurances actuelles contre le vol d'identité pour y inclure, de façon plus large, la protection des renseignements personnels.

Il semble pertinent de souligner, à ce sujet, que les assureurs devraient concevoir des produits spécifiques visant la cybersécurité et la protection des renseignements personnels pour les propriétaires des VAC comme pour tous les autres intervenants.

Conclusion

Bien que le déploiement de véhicules autonomes et connectés ne soit pas prévu à court terme dans la province, CAA-Québec juge important de participer à cette consultation parce qu'elle constitue une amorce nécessaire. Comme mentionné en introduction, le déploiement des véhicules automatisés et connectés rejoint plusieurs secteurs d'activités et préoccupations de CAA-Québec; d'ailleurs, plusieurs membres de différentes équipes de l'organisation ont collaboré à la formulation des idées incluses dans le présent mémoire, et ce, même si l'assurance automobile au Québec constitue le sujet principal de cette consultation. L'organisme salue leur bon travail et il estime que sa responsabilité sociale lui impose de prendre part à ces importantes réflexions collectives qui marqueront l'évolution de la mobilité.

En guise de conclusion, CAA-Québec résume sa vision pour chacun des quatre grands thèmes de cette consultation.

Régime public d'assurance

CAA-Québec croit profondément en la pertinence passée, présente et future du régime public d'assurance automobile. C'est pourquoi, avec le déploiement des véhicules automatisés et connectés dans la province, ce régime sera un actif à préserver en matière de dommages corporels, et ce, pour le plus grand bénéfice des victimes de la route.

Le régime public d'assurance a fait ses preuves. Les indemnités versées par la SAAQ sont justes. Le traitement des demandes est raisonnable. Les longues procédures judiciaires afin d'identifier un responsable sont éliminées et le coût de l'assurance automobile au Québec (assurances pour les dommages corporels et pour les dommages matériels) est le plus bas au Canada.

Par conséquent, plutôt que de revoir ce régime de fond en comble lors d'un éventuel déploiement des véhicules automatisés et connectés, il conviendrait de le maintenir et de mettre l'expertise de la SAAQ à contribution. Il ne faut surtout pas perdre de vue le fait qu'un véhicule automobile, qu'il soit traditionnel ou automatisé et connecté, devra toujours composer avec d'autres usagers de la route (piétons, cyclistes, motocyclistes et autres automobilistes). Le régime public d'assurance devrait évoluer dans un esprit d'ouverture ainsi que dans le plus grand respect de ses principes fondamentaux et de la population québécoise.

Régime privé d'assurance

La présence de véhicules automatisés et connectés sur les routes de la province nécessitera des ajustements à l'assurance responsabilité prévue dans la *Loi sur l'assurance automobile* ainsi que des modifications aux polices d'assurance.

Il va sans dire que différentes notions et définitions telles que « faire usage » et « conducteur » devront être revues pour tenir compte de cette nouvelle réalité. Pour CAA-Québec, le mot clé pour les adaptations nécessaires devrait être « simplicité ».

Dans cet esprit, CAA-Québec prône le maintien des outils actuels que sont le Fichier central des sinistres automobiles et la Convention d'indemnisation directe. Plutôt que de les abolir, il faudra les ajuster.

Bref, la compréhension du consommateur (de l'assuré en l'espèce) devra constituer l'objectif premier de l'industrie de l'assurance en ce qui a trait à tous les changements qu'imposera la présence des véhicules automatisés et connectés.

Nouveaux modèles d'affaires

Les véhicules automatisés et connectés vont sans contredit bouleverser les façons de faire actuelles. De nouvelles normes universelles devront être édictées pour assurer le développement harmonieux de ces véhicules, de concert avec toutes les autorités responsables de la sécurité des véhicules en Amérique du Nord. De l'avis de CAA-Québec, les autorités locales devront bénéficier d'une latitude quant à l'activation ou au blocage de certaines fonctionnalités afin de respecter des particularités régionales.

Puisque les constructeurs automobiles et les fournisseurs de logiciels pourront être tenus responsables d'inévitables défaillances, les compagnies d'assurance devront développer des produits pour les protéger.

Enfin, l'éthique et l'acceptabilité sociale devront faire partie intégrante des nouveaux modèles d'affaires puisque les technologies associées aux VAC, dont la programmation d'un logiciel, devront prévoir des scénarios de priorisation en situation d'accident.

Cybersécurité et protection des renseignements personnels

Les constructeurs automobiles recueillent déjà de nombreux renseignements sur la conduite automobile, et l'arrivée des véhicules automatisés et connectés fera inévitablement augmenter cette collecte. Selon CAA-Québec, celle-ci devra être soumise à un encadrement réglementaire basé sur les meilleures pratiques en matière de consentement et de responsabilité, puis d'accès aux renseignements personnels ainsi que de conservation et de transmission de l'information.

Par ailleurs, une automobile est souvent comparée à « une arme chargée ». Des normes sévères en matière de cybersécurité devront s'appliquer aux véhicules automatisés et connectés afin de contrer les cyberattaques et les prises de contrôle par des pirates.

En terminant, il va sans dire que l'arrivée future des véhicules automatisés et connectés sur les routes du Québec continuera de soulever beaucoup d'autres interrogations dans plusieurs secteurs d'activités. CAA-Québec salue l'initiative de l'AMF qui vise à réfléchir particulièrement au cadre juridique des assurances et de la protection des renseignements personnels entourant l'usage des véhicules automatisés et connectés. En tant qu'acteur social intéressé par la protection des consommateurs québécois et la promotion de leur mobilité, CAA-Québec entend continuer de promouvoir sa vision pour représenter ses membres et la population qui devront un jour composer avec cette nouvelle façon de se véhiculer.