

Le 31 janvier 2022

Autorité des marchés financiers
Place de la Cité, tour Cominar
2640, boulevard Laurier, bureau 400
Québec (Québec) G1V 5C1

Objet : Préparer le Québec à l'arrivée des véhicules automatisés et connectés

L'Institut canadien des actuaires (ICA) est heureux de présenter les commentaires suivants en réponse au document de réflexion sur les véhicules automatisés et connectés (VAC). Nous avons répondu à certaines questions posées dans le document.

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?*

Aucune réponse.

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

Il est difficile de répondre aux questions 1 et 2 en raison de leur vaste portée. La disponibilité de la protection dépendra d'un certain nombre de facteurs de risque qui ne sont pas encore connus (p. ex., qui en bout de ligne assumerait le risque?). Les fabricants auront probablement le désir de se procurer une assurance-responsabilité, mais cela dépendra en définitive de l'appétit pour le risque des assureurs. Le potentiel d'accumulation des risques représente un défi pour ce type d'assurance.

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

Oui – selon sa mission qui consiste à protéger la personne contre les risques liés à l'usage de la route, la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) pourrait jouer un rôle intermédiaire entre la victime d'un accident et le constructeur automobile. Cela accélérera l'évaluation des sinistres et les processus de réadaptation.

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

Cette idée comporte des avantages, mais il s'agit d'un changement par rapport au système actuel sans égard à la faute en vigueur au Québec. Le système du Royaume-Uni, par exemple, n'est pas un système purement sans faute. Il exclut ou limite la responsabilité de l'assureur pour les dommages subis par un assuré à la suite d'un accident dans certaines circonstances.

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?*

Un système sans égard à la faute appliqué aux VAC et aux voitures conventionnelles a l'avantage de protéger tous les conducteurs de façon égale, peu importe le type de voiture qu'ils conduisent, et il est plus facile à administrer.

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?*

Il n'y a pas de responsabilité dans un système sans égard à la faute, il n'y aurait donc pas de possibilité de la transférer. Il conviendrait d'examiner si les fabricants de VAC pourraient être tenus responsables dans certaines circonstances.

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

Les polices d'assurance devront préciser ce qui constitue l'« usage d'un véhicule ». En vertu du F.P.Q. n° 1, l'expression « faire usage d'un véhicule » s'entend de toute personne qui fait fonctionner une partie d'un véhicule assuré. Le formulaire doit indiquer avec plus de précision ce que signifie « faire fonctionner un véhicule » et relier cette définition à la norme internationale J3016 de la SAE.

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

La notion de « conducteur » devrait être adaptée pour inclure toute personne capable d'intervenir pour contrôler le fonctionnement d'un VAC.

9. *Des questions se posent sur la façon dont les VAC interagiront 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?*

Il est nécessaire d'établir une convention, mais d'autres détails doivent être élaborés afin de formuler des commentaires, particulièrement dans un système sans égard à la faute.

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?*

L'idée soulève des questions de confidentialité. Deux types de données pourraient être divulguées : des données anonymisées et des données non anonymisées. Le partage de données anonymisées à l'égard de chaque accident pourrait aider les assureurs et la SAAQ à évaluer les risques liés aux VAC à l'échelle mondiale. Le partage de données non anonymisées à l'égard de chaque accident pourrait aider les assureurs, la SAAQ et les services de police à évaluer la réclamation en fonction des registres des systèmes et des habitudes de conduite. Toutefois, la divulgation nécessite le consentement préalable du client.

Il faudrait également tenir compte de la divulgation obligatoire des données anonymisées n'ayant pas trait aux accidents. À elles seules, les données sur les accidents ne seront pas suffisantes pour analyser le risque (c.-à-d. les sinistres) en fonction de l'exposition (c.-à-d. le kilométrage parcouru, le nombre de véhicules) lors de la comparaison des VAC et des autres véhicules.

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

Les méthodes traditionnelles de tarification devraient être utilisées pour calculer la prime applicable à un VAC. La sinistralité historique doit être ajustée pour tenir compte des variations prévues de fréquence et de sévérité après l'entrée en scène des VAC.

Les méthodes traditionnelles reposent déjà sur les caractéristiques du véhicule et du conducteur. La mise en œuvre de cadres de surveillance pour s'assurer que le poids approprié soit attribué à chaque type de données sera essentielle pour une transition réussie vers la tarification de l'assurance des VAC.

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

La sinistralité relative aux VAC devrait être ajoutée au FCSA pour aider les assureurs dans le cadre du processus de souscription et l'évaluation des risques. Des renseignements supplémentaires doivent être fournis, comme le niveau d'autonomie au moment de l'accident pour les deux véhicules impliqués, les fournisseurs de logiciels et l'expérience du conducteur/tuteur avec les VAC.

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

Les renseignements sur le conducteur sont toujours pertinents et ils doivent être séparés entre les VAC et les véhicules traditionnels.

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?*

En plus de notre réponse à la question 12, la responsabilité du fabricant doit également être prise en compte en plus de celle du conducteur. Ainsi, le fabricant devrait être ajouté au FCSA.

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?*

Les règles et conditions devront être adaptées dans ce cas.

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

Il faut mettre à jour la convention d'indemnisation directe (CID) pour tenir compte de la réalité des VAC. Au-delà des circonstances de l'accident, d'autres facteurs doivent être pris en compte, comme le niveau d'automatisation de conduite utilisé ou la capacité d'agir des occupants lors de l'accident.

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?*

Il faut trouver le juste équilibre entre la CID et la subrogation. Le fait de permettre la subrogation protège la viabilité financière du marché de l'assurance, mais augmente le coût des sinistres et le nombre de poursuites judiciaires.

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?*

Oui. Cela pourrait mener à la création d'un nouveau produit d'assurance tel que l'assurance mobilité, ou à l'adaptation du produit d'assurance automobile existant pour l'utilisation du service de parc automobile VAC.

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

Oui, tant que les conducteurs ont encore une certaine responsabilité.

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?*

C'est une question pour le secteur de la construction automobile et ses organismes de réglementation. Il faudra longtemps pour que la technologie converge jusqu'au point où des normes pourraient être adoptées. Cela étant dit, les normes seraient

dans l'intérêt public une fois cette convergence réalisée. La SAAQ aurait le pouvoir d'appliquer ces normes.

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?*

Oui aux deux, mais il reste encore plus à trancher devant les tribunaux.

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?*

Oui, un ordre devrait être établi, mais cela dépend de la nature des polices en cause. Tout ordre devrait d'abord prévoir une indemnisation des parties lésées.

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

Nous ne voyons pas la nécessité de créer cela car un marché existe déjà.

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?*

Non – plusieurs facteurs de risque peuvent encore être utilisés. Dans la mesure où des dérogations ou des interventions seront toujours possibles, l'assureur a encore un rôle à jouer dans la tarification et la sélection des risques.

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 nouveaux joueurs augmenteront la concurrence sur le marché en faveur des consommateurs, mais ces nouveaux joueurs plus importants pourraient aussi potentiellement évincer les assureurs traditionnels, en profitant des économies d'échelle ou de l'accès à des données supplémentaires. Des balises pourraient être nécessaires pour s'assurer que les GAFA ne tirent pas un avantage injuste des vastes données non liées à l'assurance auxquelles ils ont accès – comme c'est le cas actuellement avec la *Loi sur les banques*. Les transporteurs historiques seraient également contraints d'innover.

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 collectées 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?

Le partage des données et des renseignements personnels avec les tiers (constructeurs/fabricants, SAAQ et assureurs) doit faire l'objet d'une décision éclairée prise par les clients. Ceux-ci devraient connaître les types de données recueillies et leur utilisation.

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?

Les entités qui appliquent actuellement les réglementations en matière de confidentialité pourraient assumer cette responsabilité, à condition que les assureurs puissent toujours avoir accès aux informations nécessaires à des fins de tarification.

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? Si oui, quelles devraient être les règles et les limites d'un tel partage? Si non, d'autres solutions sont-elles envisageables, et pourquoi?

C'est une bonne idée. Le Bureau d'assurance du Canada (BAC) et les constructeurs automobiles devront élaborer des normes de données pour assurer l'uniformité des données recueillies et en régir les utilisations acceptables. Les questions de protection des renseignements personnels devront être prises en compte. Par exemple, le partage de données anonymisées pourrait profiter aux assureurs et aux constructeurs automobiles et protéger le droit des clients à la vie privée. Des normes doivent être élaborées.

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?

Aucune réponse.

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?

Aucune réponse.

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?

Les normes devraient être plus rigoureuses en fonction de la situation à risque, comme la vie des utilisateurs de véhicules.

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

Aucune réponse.

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 véhicules, aux propriétaires des infrastructures)?*

La SAAQ doit d'abord indemniser les victimes. Cela protégera les victimes du fardeau financier associé aux sinistres. Ensuite, la SAAQ pourrait procéder à un recouvrement auprès du tiers fautif.

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

Oui. Des produits d'assurance devraient être disponibles et ce type de polices existe actuellement.

L'ICA vous est reconnaissant de lui avoir donné la possibilité de formuler des commentaires sur ces questions et il serait heureux d'en discuter avec vous pendant tout le processus.

Veuillez transmettre vos questions à Chris Fievoli, actuaire membre du personnel de l'ICA, communications et affaires publiques, au 613-656-1927 ou par courriel à chris.fievoli@cia-ica.ca.

Veuillez agréer, Monsieur (Madame), l'expression de mes sentiments les meilleurs.

[signature originale au dossier]

Jacqueline Friedland, FICA
Présidente de l'Institut canadien des actuaires

L'Institut canadien des actuaires (ICA) est l'organisme de qualification et de gouvernance de la profession actuarielle au Canada. Nous élaborons et maintenons des normes rigoureuses, partageons notre expertise en gestion du risque et faisons progresser la science actuarielle pour le bien-être financier de la société. Nos plus de 6 000 membres utilisent leurs connaissances en mathématiques, en statistiques, en analyses de données et en affaires dans le but de prodiguer des services et des conseils de la plus haute qualité pour aider à assurer la sécurité financière de toute la population canadienne.