

PAR COURRIEL UNIQUEMENT

Le 7 mai 2019

Commission des transports et de l'environnement  
Direction des travaux parlementaires  
Édifice Pamphile-Le May  
1035, rue des Parlementaires  
3<sup>e</sup> étage, bureau 3.15  
Québec (Québec) G1A 1A3  
[cte@assnat.qc.ca](mailto:cte@assnat.qc.ca)

**Objet : Commentaires du Bureau d'assurance du Canada sur le projet de loi n° 17**

Mesdames,  
Messieurs,

Le Bureau d'assurance du Canada (« BAC »), qui est l'association qui représente les sociétés privées d'assurance de dommages, souhaite faire part de ses commentaires à la Commission des transports et de l'environnement (« Commission ») relativement au projet de loi n° 17, *Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile* (« projet de loi »).

Le BAC a examiné les dispositions du projet de loi qui concernent l'assurance à la lumière des pratiques en matière d'assurance automobile et du *Projet pilote concernant des services de transport rémunéré de personnes demandés exclusivement par application mobile* (Projet pilote), en vertu duquel l'Autorité des marchés financiers (« l'Autorité ») a développé un avenant au contrat d'assurance automobile standard du Québec (F.P.Q. n° 1).

**Application de l'assurance : connexion à la plateforme**

L'objectif de l'avenant élaboré par l'Autorité est de s'assurer que le chauffeur est couvert en tout temps pour sa responsabilité et pour les dommages à son véhicule, car l'activité de « chauffeur rémunéré » est généralement exclue de son contrat d'assurance personnelle.

Le projet de loi et le Projet pilote prévoient que la plateforme doit souscrire une assurance pour couvrir les véhicules de ses chauffeurs durant la période où ils font du transport rémunéré de personnes. L'avenant de l'Autorité prévoit que cette assurance s'applique à partir du moment où le chauffeur se connecte à l'application mobile jusqu'à ce qu'il se déconnecte. La mécanique ainsi mise en place par le projet pilote, jumelée à l'avenant élaboré par l'Autorité, permet de déterminer à partir de quel moment l'assurance de la plateforme commence à s'appliquer et, inversement, à quel moment la police d'assurance personnelle du chauffeur n'est pas applicable.

Or, le projet de loi ne reprend pas les dispositions du Projet pilote concernant la connexion; lesquelles permettent de déterminer clairement quelle police d'assurance s'applique et à quel moment. Ces précisions

quant à la connexion à l'application se retrouvaient dans le Projet pilote aux articles 8, 36 et 37 et visaient des informations très importantes pour tous les assureurs impliqués comme mentionnées plus haut. Une telle précision pourrait être ajoutée au contrat d'assurance, comme l'a fait l'Autorité dans le cadre du Projet pilote, mais le BAC est d'avis qu'elle devrait également être prévue dans la loi afin d'en assurer la pérennité et de protéger toutes les parties, y compris le consommateur.

### **Partage des données pertinentes au règlement des sinistres**

Conformément au projet de loi, les chauffeurs pourront se connecter à plusieurs plateformes en même temps durant la période de connexion. Ainsi, l'avenant de l'Autorité détenu par chacune des plateformes auxquelles le chauffeur est connecté s'appliquera, ce qui entraînera plus fréquemment des situations de pluralité d'assurances. Dans ce contexte où plusieurs assureurs sont impliqués, il devient donc impératif que l'assureur personnel du chauffeur sache si son client était connecté à l'application ou non, au moment de l'accident. Il doit être en mesure de déterminer si c'est le contrat de son assuré ou celui du répondant qui s'applique. De la même façon, le chauffeur devrait avoir le droit de consulter les données le concernant pour être en mesure de faire sa réclamation. L'information quant à la connexion à une plateforme sera probablement partagée par celle-ci à son assureur afin qu'il détermine si sa police s'applique ou non, mais rien dans le projet de loi ou dans l'avenant de l'Autorité n'oblige la plateforme à fournir cette information au chauffeur ou à son assureur personnel.

Conséquemment, le BAC est d'avis que les entreprises qui offrent des services de transport rémunéré de personnes devraient avoir l'obligation de fournir à un assureur, ayant un intérêt lors d'un sinistre, les données pertinentes à l'application des polices d'assurance en vigueur pour le véhicule impliqué. En effet, les données indiquant 1° si le chauffeur participait ou non au moment du sinistre à une activité liée au transport rémunéré de personnes, et 2° celles indiquant à quel moment exactement a eu lieu la connexion et la déconnexion à ou aux plateformes utilisées, seront essentielles pour régler le sinistre. Cette obligation devrait également s'appliquer au bénéfice du chauffeur qui devrait avoir accès à ses propres données.

### **Conclusion**

Si les règles quant à l'application des polices d'assurance ne sont pas claires et que les assureurs ne disposent pas de toutes les données requises pour faciliter le règlement des sinistres, les consommateurs seront directement affectés par le manque de précision des dispositions législatives. Le BAC demande donc d'une part, de réintroduire les dispositions relatives à la connexion qui se trouvaient dans le Projet pilote et, d'autre part, d'obliger les plateformes à fournir aux assureurs les données qui sont pertinentes à l'application de leurs polices d'assurance.

Le BAC demeure disponible pour toute question de la part de la Commission durant ses travaux.

Nous vous prions d'agréer, Mesdames, Messieurs, l'expression de notre considération distinguée.



Johanne Lamanque

JL/ss