



**Mémoire relatif aux Consultations particulières et auditions
publiques sur le document d'information sur le transport
rémunéré de personnes par automobile**

Présenté à la
Commission des transports et de l'environnement
Ministère des Transports, de la Mobilité durable, et de
l'Électrification des transports

Mars 2016

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 règlementaires 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 au quotidien que dans les situations 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
800, rue du Square-Victoria, bureau 2410
C. P. 336, succ. Tour de la Bourse
Montréal (Québec) H4Z 0A2

Mars 2016

TABLE DES MATIÈRES

PRÉAMBULE 1

A. LE MAINTIEN DES RESPONSABILITÉS DE L'ÉTAT POUR ASSURER LA SÉCURITÉ DES USAGERS 2

 BLESSURES CORPORELLES 2

 DOMMAGES MATÉRIELS 2

 I. UN CONTRAT D'ASSURANCE STANDARD : FORMULAIRE DE POLICE D'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUEBEC 2

 II. L'ASSURANCE OBLIGATOIRE : RESPONSABILITÉ CIVILE (CHAPITRE A DU CONTRAT D'ASSURANCE) 3

 III. ACCÈS À L'ASSURANCE 3

 IV. L'ASSURANCE OPTIONNELLE : ASSURANCE POUR LES DOMMAGES MATÉRIELS (CHAPITRE B DU CONTRAT D'ASSURANCE) 4

 V. EXCLUSION DANS LE CONTRAT D'ASSURANCE STANDARD 4

 VI. PRINCIPES D'ASSURANCE ET IMPACTS SUR LES RÉCLAMATIONS 4

B. L'AMÉLIORATION DES SERVICES OFFERTS À LA CLIENTÈLE 5

C. LA MISE EN PLACE D'UN ENVIRONNEMENT D'AFFAIRES ÉQUITABLE 5

 I. LA PRIME D'ASSURANCE AUTOMOBILE 5

D. L'ÉMERGENCE DE NOUVEAUX MODÈLES D'AFFAIRES FACILITÉE PAR L'ARRIVÉE DE NOUVELLES TECHNOLOGIES 6

CONCLUSION 7



PRÉAMBULE

La situation actuelle au sein de l'industrie de l'assurance de dommages

L'industrie de l'assurance de dommages mène une réflexion concernant les enjeux d'assurance relatifs aux entreprises de réseautage de transport (ERT).

Le Bureau d'assurance du Canada (BAC) souhaite préciser qu'il ne prend pas position dans ce débat, mais désire informer la Commission des transports et de l'environnement du Québec (Commission) des enjeux d'assurance liés à ce mode de transport.

Vous trouverez dans les pages qui suivent une description des couvertures d'assurance disponibles actuellement pour les particuliers ainsi que pour les chauffeurs de taxi. Une explication est également offerte sur la façon de modifier un contrat d'assurance pour tenir compte de l'utilisation d'une automobile dans le but de transporter des passagers contre une rémunération, de même que des recommandations relativement aux besoins de l'industrie de l'assurance de dommages, si elle devait couvrir les activités de chauffeurs associés à des ERT.

Les commentaires du BAC sont formulés selon les grands thèmes du document d'information sur le transport rémunéré de personnes par automobile qui a été récemment déposé par le ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports.

Dans le contrat standard d'assurance automobile au Québec, le transport rémunéré de personnes est visé par une exclusion qui peut être retirée pour les détenteurs de permis de taxis. Actuellement, une personne qui fait du transport rémunéré de personnes n'est donc pas assurée à moins qu'elle soit détentrice d'un permis de taxi, et qu'elle ait avisé son assureur qui aura accepté et tarifé le risque en fonction de ces critères.

Le BAC tient à mentionner que si le transport rémunéré de personnes par une ERT devient une activité permise au Québec, les assureurs de dommages pourront couvrir ce type de risque en apportant quelques modifications aux produits d'assurance disponibles actuellement.



A. LE MAINTIEN DES RESPONSABILITÉS DE L'ÉTAT POUR ASSURER LA SÉCURITÉ DES USAGERS

Le Québec possède un régime mixte d'assurance automobile : les blessures corporelles sont couvertes par la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), tandis que les dommages matériels sont couverts par les assureurs privés.

Blessures corporelles

La SAAQ administre le régime de compensation qui couvre les blessures corporelles des Québécois à la suite d'un accident automobile survenu au Québec ou ailleurs dans le monde. La prime d'assurance est incluse dans le coût du permis de conduire et de l'immatriculation des véhicules.

Dommages matériels

Tout propriétaire d'un véhicule circulant au Québec doit détenir un contrat d'assurance qui couvre sa responsabilité civile pour les dommages causés par son automobile à un tiers¹. Ce sont les assureurs privés qui offrent ce type de couverture d'assurance. Les assureurs offrent également une couverture pour les dommages matériels à l'automobile.

I. Un contrat d'assurance standard : Formulaire de police d'assurance automobile du Québec

Au Québec, le contrat d'assurance automobile est un contrat standard, autorisé par l'Autorité des marchés financiers (AMF)². Le libellé des polices d'assurance automobile est identique pour tous les assurés québécois, seuls diffèrent les protections et les montants d'assurance choisis par l'assuré.

Ce contrat standard s'applique aux véhicules utilisés pour un usage personnel ainsi que pour un usage commercial comme les taxis. Toutefois, pour les véhicules à usage commercial tels que le taxi ou le transport rémunéré de personnes, une précision au contrat d'assurance dans une section intitulée « conditions particulières » est nécessaire afin que le véhicule soit assuré. Il est également possible pour un assureur d'émettre un avenant³ modifiant le contrat d'assurance, pour assurer ce type d'activité.

Il est à noter que certaines conditions s'appliquent pour l'émission du contrat d'assurance telles l'obligation d'être propriétaire de son véhicule, être locataire pour une durée d'au moins un an ou être titulaire d'un titre de propriété sur le véhicule.

Le contrat d'assurance standard permet à une personne d'obtenir une couverture d'assurance pour sa responsabilité civile qui est obligatoire, ainsi qu'une couverture optionnelle pour les dommages à son véhicule (ex. : collision, vol, vandalisme, etc.).

¹ Article 84 de la *Loi sur l'assurance automobile*, RLRQ c A-25.

² Article 422 de la *Loi sur les assurances*, RLRQ c A-32.

³ Se dit d'une modification apportée au contrat d'assurance



II. L'assurance obligatoire : Responsabilité civile (chapitre A du contrat d'assurance)

Au Québec, la *Loi sur l'assurance automobile* (L.a.a.) oblige tous les propriétaires d'un véhicule automobile circulant au Québec à souscrire une assurance responsabilité civile d'au moins 50 000 \$⁴. Bien que le minimum exigé soit de 50 000 \$, la majorité des automobilistes souscrivent un montant de un ou de deux millions de dollars. Par contre, certains véhicules doivent souscrire un montant minimum plus élevé notamment les propriétaires de véhicules lourds.

Cette assurance responsabilité couvre :

- les dommages matériels causés à autrui dont l'assuré serait tenu responsable, pour les accidents survenant tant au Québec, qu'à l'extérieur du Québec;
- les blessures corporelles causées à des tiers lorsque l'accident survient à l'extérieur du Québec.

Par contre, le régime d'assurance québécois prévoit une exception aux principes d'assurance responsabilité pour des dommages matériels. En effet, par l'application de la *Convention d'indemnisation directe pour le règlement des sinistres automobiles*⁵, les dommages qui résultent d'une collision dont l'assuré n'est pas responsable sont payables par son propre assureur, sans possibilité de recours contre le responsable si :

- la collision survient au Québec;
- les propriétaires des véhicules impliqués sont identifiés; et
- ils sont assurés en responsabilité civile automobile.

Le montant minimum de 50 000 \$ s'applique autant pour les véhicules servant à faire du taxi que pour ceux servant à un usage personnel.

III. Accès à l'assurance

Afin de garantir à tout assuré le minimum d'assurance en responsabilité civile requis par la L.a.a., le Groupement des assureurs automobiles (GAA), en collaboration avec les assureurs automobiles, s'est doté d'un mécanisme d'accès.

Le Règlement n° 6⁶ du GAA établit le mécanisme d'accès à l'assurance responsabilité civile automobile. Toutefois, ce règlement n'a pas pour objectif d'obliger un assureur à assurer une personne qui n'a pas l'autorisation ou le permis nécessaire pour conduire un véhicule automobile.

En situation d'accès, le GAA n'obligera pas un assureur à assurer une personne qui contrevient à la loi. Par exemple, dans le passé, le GAA a refusé d'obliger un assureur à assurer un enfant qui n'avait pas un permis pour conduire une motoneige. La loi exigeait, pour octroyer un tel permis, que le conducteur soit âgé d'au moins 18 ans.

⁴ Articles 84 et 87, *L.a.a.*

⁵ RLRQ c A-25, r 4.

⁶ Règlement n° 6 établissant le mécanisme propre à permettre à tout propriétaire d'une automobile de trouver un assureur agréé auprès de qui il peut contracter l'assurance de responsabilité prévue à l'article 84 de la *L.a.a.* et la procédure de traitement des difficultés d'accès au marché de l'assurance.



Le bon fonctionnement de ce mécanisme d'accès nécessite une réglementation claire relativement aux exigences minimales pour la conduite des différents types de véhicules ou pour la pratique de différentes activités impliquant un véhicule.

IV. L'assurance optionnelle : assurance pour les dommages matériels (chapitre B du contrat d'assurance)

Il n'est pas obligatoire de souscrire une assurance pour les dommages subis par le véhicule assuré, mais la majorité des automobilistes le font pour protéger leur patrimoine ou pour répondre aux exigences de leur créancier. Ainsi, un assuré peut ajouter différentes protections optionnelles comme une assurance collision, une assurance contre le feu, le vol ou le vandalisme, ou encore, une protection de type « valeur à neuf ».

V. Exclusion dans le contrat d'assurance standard

Le contrat d'assurance standard comporte une exclusion pour le transport rémunéré, tant en responsabilité civile (chapitre A), que pour les dommages au véhicule (chapitre B). L'exclusion se lit comme suit :

« Le sinistre qui survient pendant que le véhicule assuré :

- (...)
- [...]Est utilisé comme taxi, véhicule de visites touristiques, autobus, autocar ou comme tout autre véhicule fourni avec chauffeur ;
- (...)»

L'assureur peut accepter de couvrir ces situations en les spécifiant à la section « Conditions particulières » ou par un avenant. »

La personne assurée peut demander à l'assureur, moyennant un coût additionnel, de l'assurer pour certains usages, bien qu'ils soient exclus dans le contrat de base. L'assureur confirme à son assuré qu'il accepte d'enlever l'exclusion au contrat en l'indiquant à la section intitulée « Conditions particulières ».

C'est donc de cette manière que le propriétaire d'un véhicule servant à faire du taxi devient couvert par le contrat d'assurance automobile au Québec.

VI. Principes d'assurance et impacts sur les réclamations

Les relations entre assureurs et assurés doivent être de la plus haute bonne foi. L'assuré est tenu de déclarer à l'assureur toutes les circonstances qu'il connaît et qui sont de nature à influencer de façon importante son assureur dans :

- l'analyse du risque;
- la décision d'accepter ou non le risque; ou
- l'établissement de la prime d'assurance⁷.

Cette obligation de déclarer subsiste pendant toute la durée du contrat d'assurance⁸.

⁷ Article 2408 du *Code civil du Québec* (C.c.Q) et article 5 des conditions générales du contrat standard d'assurance.

⁸ Article 2466, *C.c.Q.* et article 5 des conditions générales du contrat standard d'assurance.



Le défaut de l'assuré de respecter cette obligation peut avoir des conséquences importantes pour lui. L'assureur peut demander l'annulation du contrat d'assurance en cas de fausses déclarations ou réticence de l'assuré de déclarer des renseignements qui aggravent le risque lorsque ces renseignements sont de nature à influencer sensiblement un assureur raisonnable lors de l'acceptation du risque⁹. Si l'assureur ne peut faire cette démonstration, l'indemnité d'assurance versée à l'assuré peut être réduite.

Il est important pour un assuré qui souhaite effectuer du transport rémunéré de déclarer cette information à son assureur afin d'éviter ces conséquences.

B. L'AMÉLIORATION DES SERVICES OFFERTS À LA CLIENTÈLE

De manière générale, l'industrie de l'assurance de dommages cherche sans cesse à améliorer les services et produits offerts aux consommateurs et aux entreprises. Dans la perspective de l'actuelle consultation, nous jugeons que cette section vise l'amélioration des services de transport et ainsi nous laissons le soin aux intervenants de l'industrie du transport rémunéré et aux groupes de consommateurs d'émettre leurs commentaires.

C. LA MISE EN PLACE D'UN ENVIRONNEMENT D'AFFAIRES ÉQUITABLE

L'industrie de l'assurance de dommages est au centre d'une forte concurrence, avec plus de 115 assureurs automobiles détenant un permis au Québec. Cette concurrence incite les assureurs à se démarquer et à innover afin que leurs produits d'assurance répondent aux besoins d'un plus grand nombre de consommateurs, lesquels s'en trouvent les grands gagnants. Ce sont ces règles du marché qui, au fil du temps, vont déterminer le type de produit le mieux adapté aux besoins des consommateurs et des entreprises.

I. La prime d'assurance automobile

Les chauffeurs qui offrent des services de transport rémunéré, que ce soit du taxi ou par l'entremise d'une ERT, offrent des caractéristiques d'assurance uniques. Les risques que représentent ces chauffeurs ne sont pas les mêmes que ceux qui découlent de l'usage personnel d'un véhicule.

De nombreux autres facteurs sont considérés par l'assureur lorsqu'il évalue le risque que représente un conducteur au moment de déterminer la prime d'assurance.

Ainsi, chaque assureur fixe la prime d'assurance en fonction de certains critères, entre autres :

- Le véhicule lui-même (marque, modèle, année, valeur, coût de réparation, etc.);
- L'usage qu'il en est fait (promenade, aller et retour au travail, affaires, commercial);
- Le lieu de résidence et le lieu d'utilisation du véhicule;
- Le profil du ou des conducteurs (âge, sexe, etc.);
- Les protections (ou avenants) choisies;
- Le nombre d'accidents que le conducteur a eus et de demandes d'indemnités qui ont été faites;

⁹ Article 92, *L.a.a.*



- Le dossier de conducteur à la SAAQ, soit les informations sur l'expérience de conduite du conducteur et sur les points d'inaptitude.

L'assuré doit donc bien informer son assureur de l'utilisation réelle qu'il fait de son véhicule pour que ce dernier puisse évaluer le risque que son assuré subisse ou cause des dommages, plus particulièrement si ce risque est augmenté par un usage commercial.

D. L'ÉMERGENCE DE NOUVEAUX MODÈLES D'AFFAIRES FACILITÉE PAR L'ARRIVÉE DE NOUVELLES TECHNOLOGIES

Bien qu'il existe actuellement des manières d'assurer les véhicules servant au transport rémunéré de personnes, les protections disponibles ne sont pas parfaitement adaptées à l'ensemble des activités des conducteurs de ces véhicules. L'industrie de l'assurance de dommages évalue présentement l'ensemble des options et des produits qui pourraient permettre de protéger pleinement ces conducteurs au Québec advenant la légalisation des services des ERT.

Les entreprises offrant le service de transport rémunéré de personnes devraient avoir l'obligation de partager leurs informations concernant les activités de leurs conducteurs. Ces données pourraient servir, à l'occasion d'une réclamation, à valider l'usage réel qui est fait du véhicule.

Une définition claire de ce qu'est du transport rémunéré devra être établie. Celle-ci sera nécessaire afin de :

- permettre une application adéquate du processus d'accès à l'assurance automobile;
- faciliter la détermination de la légalité ou non d'une activité à l'origine d'un sinistre; et
- éviter toute confusion avec des personnes qui font du covoiturage, tel que décrit à l'article 36, alinéa 3, de la *Loi sur les transports*¹⁰.

¹⁰ RLRQ c T-12.



CONCLUSION

Les conducteurs qui offrent le service de transport rémunéré de personnes n'ont aucune couverture d'assurance pour cette activité actuellement. En effet, il existe dans les contrats d'assurance automobile une exclusion pour ce type d'activité qui pourrait être enlevé, comme cela se fait pour les voitures de taxi.

Bien consciente que ce débat comporte des enjeux en matière d'assurance, l'industrie de l'assurance de dommages poursuit sa réflexion sur le sujet et évalue actuellement les différentes options possibles. Le BAC rappelle que des solutions pourront rapidement être mises en place dans l'éventualité où ce type de service de transport rémunéré deviendrait autorisé.

Les assureurs automobiles réitèrent le besoin de définir clairement ce qu'est le transport rémunéré de personnes, de même que les exigences entourant la participation à ce type d'activité, afin de permettre à l'industrie de gérer efficacement ces risques, tant en matière de souscription que des futurs sinistres à régler.

L'accès par les assureurs aux données relatives aux activités d'un chauffeur d'une ERT sera nécessaire à la gestion des réclamations et des indemnisations. Nous demandons ainsi que les entités de toutes catégories qui offrent des services de transport rémunérés de personnes aient l'obligation de fournir, à un assureur ayant un intérêt lors d'un sinistre, les données indiquant si le chauffeur participait ou non au moment du sinistre à une activité liée au transport rémunéré de personnes.

