

CI- 040M
C.P. – PL 64
Protection des
renseignements
personnels

Lundi, 28 Septembre, 2020

Monsieur André Bachand
Député de Richmond
Président de la Commission des institutions
Édifrice Pamphile-Le May
1035, rue des Parlementaires
3e étage
Québec (Québec) G1A 1A3

Objet : Commentaires des Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada portant sur le projet de loi no 64, Loi modernisant des dispositions législatives en matière de protection des renseignements personnels

Monsieur le Député,

Les Constructeurs d'automobiles mondiaux du Canada (CMAC) est une association industrielle nationale représentant les intérêts canadiens de 15 constructeurs d'automobiles internationaux: BMW Canada Inc., Honda Canada Inc., Hyundai Auto Canada Corp., Jaguar Land Rover Canada ULC., Kia Canada Inc., Maserati Canada Inc. , Mazda Canada Inc., Mercedes-Benz Canada Inc., Mitsubishi Motor Sales of Canada Inc., Nissan Canada Inc., Porsche Cars Canada Ltd., Subaru Canada Inc., Toyota Canada Inc., Volkswagen Group Canada Inc., et Volvo Cars of Canada Corp. Le CMAC préconise une politique publique solide pour soutenir un marché automobile canadien compétitif et durable. Les membres se sont engagés à répondre aux besoins de mobilité des Canadiens en offrant un plus grand choix aux consommateurs, en offrant des technologies de pointe en matière de sécurité et d'environnement, tout en éliminant les obstacles réglementaires et commerciaux inutiles.

Le 12 juin, votre gouvernement a déposé le projet de loi 64, *Loi modernisant des dispositions législatives en matière de protection des renseignements personnels*. Je tiens à souligner que nos membres prennent très au sérieux la confidentialité de leurs clients. Les membres de CMAC sont bien conscients de l'importance de protéger les données et la confidentialité des clients, en veillant à ce que leurs clients comprennent comment leurs données sont utilisées, partagées et stockées. Nos membres ont des politiques de confidentialité sur leurs sites Web ainsi que des services spécialisés en place pour collecter et gérer les données des consommateurs avec soin. En valorisant et en protégeant les données des consommateurs, les entreprises renforcent la confiance de leurs clients au fil du temps.

Au fur et à mesure que de nouvelles technologies et services automobiles émergent, l'objectif des constructeurs automobiles est de continuer à améliorer les avantages pour les clients tout en respectant leur vie privée. Les technologies et services disponibles aujourd'hui permettent une plus grande sécurité routière grâce à la connectivité.

Les appels automatiques de notification de collision aident les occupants du véhicule au besoin. Les alertes sur les conditions de circulation aident à réduire la congestion. Les applications de sécurité électronique ou pour smartphone aident à localiser les véhicules perdus ou volés.

Ces fonctionnalités et bien d'autres encore sont importantes pour les clients d'automobiles et les fournir de manière transparente est important pour les constructeurs automobiles. Aujourd'hui, différents types de données sont générés, transmis, conservés ou partagés à des fins différentes:

Données générées dans une voiture, mais non transmises à l'extérieur du véhicule, qui sont nécessaires au fonctionnement du véhicule: Dans une voiture, les systèmes informatiques échangent en permanence des données pour assurer le bon fonctionnement du véhicule. De la direction au freinage, en passant par l'évitement des collisions et l'accélération, des dizaines d'ordinateurs de bord partagent simultanément des informations lorsque les consommateurs conduisent sur l'autoroute. Ces données ne sont pas transmises à l'extérieur ou conservées dans la mémoire informatique à long terme du véhicule - à moins qu'elles ne fassent partie d'un service d'abonnement, auquel cas les lois existantes sur la confidentialité s'appliqueraient.

Données transmises à l'extérieur du véhicule: Certaines fonctions peuvent nécessiter la transmission de données à l'extérieur du véhicule. Par exemple, les systèmes de notification automatique d'un accident de voiture transmettent des données afin que les intervenants d'urgence puissent être dirigés vers une scène d'accident avec des informations sur la nature de l'accident. Les systèmes de diagnostic peuvent transmettre des données à l'extérieur de la voiture pour identifier les problèmes de maintenance potentiels.

Données transmises dans et hors du véhicule: alors que les systèmes de navigation de base ne sont que des récepteurs pour les directions entrant dans la voiture, les systèmes de navigation améliorés transmettent et reçoivent des données de l'extérieur du véhicule afin que les conducteurs puissent connaître les conditions de circulation et obtenir des directions. Les informations de voyage peuvent être conservées pour un accès pratique aux destinations précédemment consultées. Pour plus de commodité, les véhicules peuvent également transmettre et recevoir des données afin que les consommateurs puissent surveiller à distance où se trouve leur voiture, démarrer à distance leur voiture, obtenir des rapports de diagnostic du véhicule et accéder aux services d'information à bord.

Génération de données requise par la loi: Certaines données du véhicule sont requises par la loi, telles que les données relatives aux contrôles d'émissions, aux capteurs de pression des pneus embarqués et aux jauges. Le gouvernement exige que les enregistreurs de données d'événements surveillent les informations critiques sur les véhicules dans lesquels ils sont installés, mais ces informations ne sont stockées que quelques secondes à la fois et constamment écrasées - à moins qu'il y ait un accident et ensuite les données (immédiatement avant et après l'accident) sont enregistrées pour être utilisées dans l'analyse des performances des systèmes de sécurité du véhicule.

Données partagées: Les données techniques concernant des questions telles que la garantie ou la sécurité sont partagées avec les concessionnaires agréés, qui partagent également ces informations avec les constructeurs automobiles. Certaines informations peuvent également être partagées à des fins de marketing, mais uniquement avec le consentement du propriétaire du véhicule ou de l'utilisateur enregistré.

Afin de promouvoir l'évolution des cadres de protection de la vie privée et de sécurité du Québec, le CMAC demande le gouvernement du Québec de consulter l'industrie automobile. La préoccupation générale des membres du CMAC est que certains des amendements proposés rendront le respect du projet de loi 64 beaucoup plus onéreux que le respect de tout autre régime de protection de la vie privée au Canada comme La Loi sur la protection des renseignements personnels et les documents électroniques (LPRPDE).

Cela signifie évaluer les risques, les avantages et les coûts de l'application des exigences du Québec à toutes les données au Canada ou de séparer les données du Québec. Le CMAC et ses membres demandent instamment que le projet de loi 64 s'aligne avec la législation fédérale sur la protection de la vie privée qui devrait être mise à jour prochainement.

La Télématique automobile

La télématique du véhicule est générée par le véhicule. Cependant, pour de nombreux fabricants d'équipement d'origine, il n'est actuellement pas possible de savoir qui conduit une voiture. Il existe de nombreux cas où un véhicule est conduit par une personne autre que l'acheteur (par exemple un conjoint ou un autre membre de la famille, un partenaire, un ami ou un collègue). Bien que la télématique puisse souvent être liée à un véhicule spécifique, elle ne peut souvent pas être liée au conducteur spécifique. Cela signifie que dans de nombreux cas, la télématique des véhicules peut ne pas constituer des informations personnellement identifiables.

De même, il peut y avoir des cas où les droits d'un propriétaire de véhicule l'emportent nécessairement sur les droits d'un utilisateur de véhicule. Par exemple, lorsque les véhicules sont loués ou financés, ils appartiennent au bailleur (généralement une société de financement ou une banque). Dans le cas où le locataire arrête ses paiements, ou s'il s'enfuit avec le véhicule, le propriétaire doit pouvoir localiser le véhicule.

Portabilité des données

Tout droit de portabilité des données doit être clairement défini pour permettre aux consommateurs et aux organisations de comprendre sa portée et son application. Les types de données soumis au droit devraient être énumérés (ou les données auxquelles une valeur a été ajoutée devraient être exemptées).

La législation devrait indiquer clairement que les entreprises ne devraient être tenues de les fournir que sous une forme «brute» ou, à défaut, dans un format électronique simple et largement accepté.

Les entreprises ne devraient pas être tenues de traiter les données de quelque manière que ce soit dans le cadre d'une demande de portabilité des données, car cela pourrait entraîner des complications et des coûts prohibitifs. Nous appuyons le libellé du projet de loi 64.

Il devrait également y avoir une exemption pour la collecte d'informations personnelles par l'intermédiaire de l'appareil lorsque ces informations sont agrégées ou regroupées lors de la collecte. Par exemple, certaines données télématiques des véhicules (telles que les données de localisation) sont des données agrégées. En d'autres termes, les informations de localisation du véhicule reflètent la position du véhicule lorsqu'il est conduit par un conducteur quelconque. Si un propriétaire individuel d'un véhicule demandait une copie de ces données télématiques, les constructeurs automobiles ne peuvent pas démêler les données du demandeur des données d'autres conducteurs du véhicule. Dans la plupart des cas, cela constituerait une violation des lois sur la protection de la vie privée, quoique relativement bénigne; cependant, dans certains cas, cela peut être beaucoup plus insidieux. Cela peut refléter une tentative par un utilisateur du véhicule d'obtenir des informations sur un autre (par exemple, un partenaire actuel ou ancien recherchant des informations sur les activités de son partenaire, ou un auteur de violence domestique obtenant des informations sur le lieu où se trouve sa victime). Pour ces raisons, le droit à la portabilité des données devrait permettre certaines exemptions claires.

L'exigence de portabilité des données ne doit pas s'appliquer aux données qui ont été supprimées conformément aux politiques internes de conservation des données d'une entreprise.

Externalisation et transfert de données

Le projet de loi 64 impose des exigences plus strictes pour les données quittant le Québec. Les constructeurs d'automobiles faisant tous partie d'organisations mondiales, il est essentiel que les transferts de données personnelles envers d'autres pays soient aussi simples que possible. Les pays concernés incluraient l'Union européenne, le Japon, la Corée du Sud et les États-Unis, entre autres. Les membres de CMAC craignent que le projet de loi 64 pourrait interdire le stockage, le transfert ou l'acheminement de données dans un autre pays comme les États-Unis, ce qui est assez courant. Si tel est le cas, des investissements importants dans les technologies de l'information seront nécessaires pour stocker les données du Québec au Québec ou dans une autre province canadienne.

Le libellé actuel du projet de loi obligerait les entreprises à évaluer «le cadre juridique applicable dans l'État où l'information serait communiquée, y compris le degré d'équivalence du cadre juridique avec les principes de protection des renseignements personnels applicables au Québec». Il s'agit d'une charge injuste pour les entreprises, dont on ne peut pas s'attendre à ce qu'elles comprennent pleinement les nuances juridiques, et encore moins l'«adéquation» des cadres juridiques étrangers. Le CMAC s'oppose à cette clause du projet de loi; si une telle clause devait figurer dans le projet de loi, le fardeau de cette évaluation de la suffisance devrait incomber au gouvernement du Québec, qui pourrait évaluer les cadres juridiques étrangers et rendre publiques ses évaluations de la suffisance.

Le projet de loi 64 devrait clairement indiquer que les données peuvent être librement transférées à toutes les provinces et tous les territoires du Canada, sans qu'aucune analyse supplémentaire ou évaluation des facteurs relatifs à la vie privée ne soit nécessaire. Les lois fédérales et provinciales doivent s'aligner sur ces sujets.

Consentement

Le projet de loi 64 propose un consentement distinct pour chaque objectif, ce qui s'écarte considérablement de l'approche de la LPRPDE. Si cela est adopté, la plupart des applications, des contrats, des politiques de confidentialité et des sites Web, ainsi que la façon dont nous stockons le contenu en arrière-plan, devraient être mis à jour pour répondre à cette exigence, à un coût important pour les membres de CMAC avec peu de valeur pour les consommateurs. L'expérience du consommateur aura beaucoup plus de friction et les utilisateurs auront du mal à examiner ces consentements détaillés. Nous suggérons qu'une approche harmonisée du consentement soit obtenue entre les exigences provinciales et fédérales.

Sanctions monétaires

Les sanctions administratives pécuniaires pouvant atteindre 10 000 000 \$ ou, s'il est supérieur, le montant correspondant à 2% du chiffre d'affaires mondial de l'entreprise sont des sanctions importantes qui risquent de paralyser l'entreprise. Nous comprenons le désir d'un message d'application fort; cependant, un tel message peut être délivré si, par exemple, le montant des pénalités était lié aux revenus.

Évaluations obligatoires des facteurs relatifs à la vie privée

L'exigence proposée de mener des évaluations obligatoires des facteurs relatifs à la vie privée pour tout «système d'information» ou «projet de prestation de services électroniques» qui implique des renseignements personnels est vague. Une plus grande certitude est nécessaire quant à ce qui constitue un «système d'information» ou un «projet de prestation de services électroniques».

Droit d'action privé

Le projet de loi 64 créera un droit d'action privé avec une allocation minimale de 1 000 \$ en dommages-intérêts punitifs lorsque l'infraction est intentionnelle ou résulte d'une faute grave (faute qui montre une imprudence grave, une négligence grave ou une négligence grave). Les organisations seront davantage exposées aux réclamations liées à la protection de la vie privée ainsi qu'aux recours collectifs si cela est adopté.

Dans le compte rendu intitulé «*Ill-Suited: Private Rights of Action and Privacy Claims*¹» (juillet 2019) publié par le US Chamber Institute for Legal Reform, l'auteur explique comment les droits privés d'action compromettent l'application appropriée par les agences et permettent aux avocats des plaignants de définir une politique à l'échelle nationale, plutôt que de permettre aux régulateurs experts de façonner et d'équilibrer les politiques et les protections.

Les droits privés d'action peuvent mener à une série de décisions judiciaires incohérentes et extrêmement variées, province par province.

En revanche, les agences d'application de la loi peuvent fournir des décisions constructives et cohérentes qui façonnent les protections de la vie privée pour tous les consommateurs et

¹ Ill-Suited: Private Rights of Action and Privacy Claims” (July 2019)
<https://www.instituteforlegalreform.com/research/ill-suited>

fournissent une structure aux entreprises visant à aligner leurs pratiques sur la législation existante et en développement.

Les droits d'action privés peuvent entraver l'innovation et le choix des consommateurs en menaçant les entreprises de poursuites frivoles, excessives et coûteuses qui alourdiront davantage un système de justice déjà surchargé.

Le droit d'être oublié

Nous nous sommes opposés au droit d'être oublié ou, à tout le moins, de préconiser des exceptions claires et la capacité de les appliquer. Par exemple, les Fabricants d'équipement d'origine (FEO) ont l'obligation, en vertu de la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles, d'aviser les propriétaires actuels de véhicules en cas de défauts de sécurité et, dans certains cas, de non-conformité au Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles. Une exception à tout droit à l'oubli serait essentielle pour que les FEO puissent continuer à respecter ces obligations légales et similaires.

Le droit à l'oubli peut parfois entrer en conflit avec l'attente d'une personne de bénéficier de certains droits légaux. Par exemple, les FEO peuvent avoir besoin de conserver un enregistrement de certaines informations personnelles afin d'administrer les plans de garantie et les plans de garantie prolongée en option.

Confidentialité dès la conception

Notez que dans le contexte d'automobiles, certaines utilisations des données sont liées à la sécurité publique. Par exemple, à l'avenir, il est possible que les données diffusées par un véhicule puissent être utilisées pour la gestion du trafic et la sécurité.

Pour trouver un équilibre entre la sécurité publique et la protection de la vie privée dès la conception, nous soutenons différents niveaux de gouvernement qui collaborent avec notre industrie et d'autres parties prenantes clés pour intégrer les modèles de partage de la confidentialité aux meilleures pratiques mondiales.

Conclusion

Afin d'aider le gouvernement du Québec à explorer les cadres de confidentialité et de sécurité, les Constructeurs mondiaux automobiles du Canada et ses membres apprécient la possibilité de participer aux consultations et aux audiences de l'industrie pour faire avancer le projet de loi 64.

Merci d'avoir pris en considération notre soumission. Si vous avez des questions ou des commentaires, n'hésitez pas à nous contacter.

Cordialement

David C. Adams
Président et Directeur Général

c. c. Monsieur Simon-Jolin Barette, Ministre de la Justice
c. c. Madame Louise Cameron, Secrétaire de la Commission des institutions