



**Mémoire sur le projet de loi n° 3**  
***Loi modifiant diverses dispositions législatives***  
***principalement dans le secteur financier***

***Commission des finances publiques***

Novembre 2021

---

Le Groupement des assureurs automobiles (GAA) a pour mission de participer activement au développement de l'industrie de l'assurance automobile au Québec en veillant aux intérêts des consommateurs.

Le GAA a été créé en 1978 au moment de la réforme du régime d'assurance automobile du Québec. L'État demandait alors aux assureurs automobiles de mettre en place différents mécanismes pour améliorer le régime d'assurance des dommages matériels.

Le GAA est un organisme créé pour :

- Garantir l'accès à l'assurance automobile;
- Simplifier le règlement des sinistres automobiles;
- Assurer une tarification équitable;
- Informer le consommateur.

Tous les assureurs automobiles qui font des affaires au Québec sont membres du GAA.

**Groupement des assureurs automobiles**

1981, avenue McGill College, bureau 620  
Montréal (Québec) H3A 2Y1

Novembre 2021

## TABLE DES MATIÈRES

<b>INTRODUCTION.....</b>	<b>2</b>
<b>COMMENTAIRES GÉNÉRAUX .....</b>	<b>2</b>
<b>COMMENTAIRES SPÉCIFIQUES .....</b>	<b>2</b>
<b>Loi sur l'assurance automobile .....</b>	<b>2</b>
Article 1.....	2
Articles 3 et 4.....	4
<b>CONCLUSION .....</b>	<b>5</b>

## INTRODUCTION

Le projet de loi n° 3, Loi modifiant diverses dispositions législatives principalement dans le secteur financier (Projet de loi) modifie plusieurs dispositions de la *Loi sur l'assurance automobile* (LAA) et de la *Loi sur les assureurs*. Ces modifications ont un impact sur les mandats législatifs du GAA prévus à la LAA ainsi que sur ceux délégués par l'Autorité des marchés financiers (Autorité), dont l'accès à l'assurance de responsabilité civile obligatoire et l'administration du Fichier central des sinistres automobiles (FCSA).

Le GAA souhaite attirer l'attention du législateur sur l'impact de ces modifications sur ses mandats et sur les assurés et lui faire des recommandations.

## COMMENTAIRE GÉNÉRAL

Lors de l'avènement de l'économie collaborative, ce nouveau modèle d'affaires a été confronté à plusieurs restrictions législatives, incluant dans le secteur de l'assurance automobile. L'introduction d'un projet pilote en 2019 et subséquemment de la *Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile* en 2019 est venue assouplir ce régime législatif et a introduit de nouvelles règles novatrices au bénéfice des utilisateurs des plateformes développées par ce type d'entreprise. Il est important que le Projet de loi poursuive sur cette lancée et évite de mettre des limites législatives qui peuvent nuire à l'innovation. Par exemple, et comme expliqué ci-dessous, l'alinéa 3 de l'article 84, qui limite la police d'assurance de responsabilité civile à des chauffeurs salariés, ne reflète pas les tendances et les besoins observés, puisque les plateformes d'économie collaborative utilisent fréquemment les services d'entrepreneurs indépendants, donc non-salariés.

## COMMENTAIRES SPÉCIFIQUES

### Loi sur l'assurance automobile

#### Article 1

L'article 1 du Projet de loi introduit deux nouvelles notions à l'article 84 de la LAA, soit une assurance obligatoire pour les répondants d'un système de transport rémunéré de personnes, à l'alinéa 2 (auparavant à l'article 39 de la *Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile*) et une assurance facultative pour les entreprises qui offrent notamment de la livraison de biens à l'alinéa 3.

Ces entreprises sont assimilées, en vertu de l'article 84 alinéa 3, au propriétaire de l'automobile pour les fins de l'application du titre III de la LAA concernant l'indemnisation du préjudice matériel. Or, en vertu de l'article 170 de la LAA, le GAA a pour mandat d'établir un mécanisme permettant à tout propriétaire d'une automobile de contracter l'assurance responsabilité prévue à l'article 84. Cet article ne précise pas le type d'assurance, mais fait uniquement référence à « l'assurance de responsabilité prévue à l'article 84 ». Le GAA comprend que le fait d'assimiler un répondant ou une entreprise visée au deuxième et au troisième alinéa de l'article 84 à un propriétaire ne devrait pas avoir pour effet d'élargir le mandat du GAA, puisque les entreprises qui y sont visées ne sont assimilées à des propriétaires que pour l'application du titre III et que l'article 170 n'en fait pas partie. **Toutefois, et pour s'assurer que l'intention du législateur prévale lors d'interprétations futures, le GAA recommande de modifier l'article 170 de la LAA afin d'y**

ajouter après les mots « à l'article 84 », « , *alinéa 1* » et d'apporter les modifications suggérées ci-dessous aux alinéas 2 et 3 de l'article 84, notamment en retirant l'expression « visés au premier alinéa ».

Ainsi, l'article 170 modifié se lirait comme suit :

**Le Groupement doit établir un 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 alinéa 1.**

De plus, l'alinéa 3 de l'article 84, ainsi proposé, précise que les entreprises de livraison dont les activités consistent notamment en la livraison de biens, peuvent détenir un contrat visé au premier alinéa, alors que les répondants d'un système de transport rémunéré de personnes ont l'obligation de détenir un tel contrat. Cette différence crée une disparité entre les deux types d'entreprises qui peut nuire à la compréhension d'une personne qui effectue ce type de service d'autant plus que cet article se retrouve dans une section ayant pour titre l'« assurance obligatoire ». Il est important de noter qu'un chauffeur inscrit auprès d'un répondant d'un système de transport rémunéré de personnes peut également effectuer de la livraison de biens et que ces services peuvent se faire de manière concomitante dans certaines circonstances.

Finalement, puisque l'alinéa 3 de l'article 84 vise uniquement les automobiles utilisées par des salariés, une entreprise qui utilise des entrepreneurs indépendants pour faire de la livraison de biens ne pourrait détenir un contrat d'assurance automobile visé à l'alinéa 1 pour couvrir ses chauffeurs. Or, plusieurs plateformes d'économie collaborative font affaire avec des chauffeurs indépendants et non-salariés et, dans certains cas, ils font de la livraison de biens ainsi que du transport de personnes.

Conséquemment, le GAA est d'avis que la LAA ne devrait pas créer un système à deux vitesses, l'une pour les répondants d'un système de transport visé par la *Loi concernant le transport rémunéré de personnes* et l'autre pour les entreprises qui effectuent de la livraison de biens.

**Le GAA recommande de modifier les alinéas 2 et 3 de l'article 84 comme suit :**

**Le répondant d'un système de transport visé par la *Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile* (chapitre T-11.2) doit aussi détenir, suivant la section II du présent chapitre et en effectuant les adaptations nécessaires pour le répondant, un contrat visé au premier alinéa d'assurance de responsabilité garantissant l'indemnisation du préjudice matériel causé par les automobiles utilisées par les chauffeurs inscrits auprès de lui et dont il n'est pas propriétaire.**

**De même, une entreprise de livraison dont les activités consistent notamment en la livraison de biens, doit détenir, suivant la section II du présent chapitre et en effectuant les adaptations nécessaires pour cette entreprise, visé un contrat d'assurance de responsabilité au premier alinéa garantissant l'indemnisation du préjudice matériel causé par les automobiles dont cette entreprise n'est pas la propriétaire et utilisées par les chauffeurs, mais qui sont utilisés par ses salariés pour cette livraison.**

## Articles 3 et 4

Les articles 3 et 4 du Projet de loi ont pour objectif de permettre aux cabinets inscrits dans la discipline de l'assurance de dommages d'avoir accès directement au fichier central des sinistres automobiles (FCSA). Le FCSA a été créé en 1989 à la demande des assureurs afin de leur permettre de connaître l'expérience de conduite réelle d'un assuré. Il s'agit d'une base de données alimentée par les assureurs et utilisée uniquement à des fins de classification et de tarification du risque de l'automobiliste. Cette base de données contient des renseignements sensibles, dont le numéro de permis de conduire des personnes ayant eu un accident automobile.

Si le législateur permet aux cabinets d'accéder au FCSA, il est impératif que cet accès s'effectue de manière équitable pour les diverses parties impliquées et de manière sécuritaire pour les consommateurs en mettant en place des mesures strictes assurant la protection et la sécurité des renseignements personnels. Le nombre d'accès doit être réduit le plus possible pour éviter les brèches dans le système. Le GAA est d'avis que les conditions suivantes devraient être remplies par les cabinets inscrits dans la discipline de l'assurance de dommages avant d'accéder aux données :

- Le cabinet doit avoir un processus de gestion des risques qui respecte obligatoirement les exigences requises par l'Autorité des marchés financiers, notamment dans ses lignes directrices quant à la protection des renseignements personnels, des actifs informationnels et du cyberrisque<sup>1</sup> et dans la législation. Rappelons que la base de données du FCSA comprend les renseignements personnels, dont le numéro de permis de conduire de millions d'automobiliste du Québec et que la protection des renseignements personnels doit être assurée par une infrastructure robuste.

**Le GAA recommande de modifier l'article 179.1 comme suit :**

**179.1. L'Autorité des marchés financiers peut, aux conditions qu'elle juge appropriées, communiquer les renseignements énumérés ci-dessous à l'assureur agréé ou au cabinet inscrit dans la discipline de l'assurance de dommages qui lui en fait la demande en vue de la délivrance ou du renouvellement d'une police d'assurance automobile :**

- Pour des raisons de sécurité informatiques, le GAA devra procéder à une certification des sites numériques transactionnels des cabinets de courtage en assurance afin de s'assurer que l'information transmise par le FCSA est bien interprétée et affichée sur les sites transactionnels;
- Le cabinet doit participer aux frais d'exploitation de la gestion de cette base de données. Actuellement, cette dernière est entièrement financée par les assureurs,

---

<sup>1</sup> Entre autres, les lignes directrices suivantes : *Ligne directrice sur la gestion des risques liés aux technologies de l'information et des communications* qui traite de la question de la protection des actifs informationnels, de l'évaluation des risques ainsi que de l'identification des vulnérabilités et de la gestion des incidents; *Ligne directrice sur la gestion du risque opérationnel* qui couvre entre autres l'exposition aux cyberrisques; *Ligne directrice sur les saines pratiques commerciales* qui traite notamment de la protection des renseignements personnels; *Ligne directrice sur la gestion des risques liés à l'impartition* qui encadre l'évaluation et la capacité des fournisseurs de service, de même que l'exposition aux risques reliés à l'impartition.

conformément à l'article 179 de la LAA. À cet égard, le **GAA recommande de modifier l'article 179 de la LAA** comme suit :

**L'Autorité des marchés financiers peut requérir l'agence autorisée en vertu de l'article 178 de traiter les données et renseignements reçus, en la manière que l'Autorité juge appropriée; tout assureur agréé doit payer sa quote-part des coûts d'opération de l'agence en proportion du montant des primes brutes directes perçues pour l'assurance automobile au Québec. Tout cabinet inscrit dans la discipline de l'assurance de dommages doit payer sa quote-part des coûts d'opération liés aux renseignements communiqués en vertu de l'article 179.1, selon la formule déterminée par l'agence et approuvée par l'Autorité des marchés financiers.**

L'article 150 du Projet de loi prévoit une entrée en vigueur de ces dispositions le jour de sa sanction. Par contre, le GAA tient à préciser qu'une période d'opérationnalisation pour développer et intégrer les mesures mentionnées précédemment sera nécessaire avant de permettre l'accès aux données du FCSA aux cabinets.

## **CONCLUSION**

Les recommandations proposées par le GAA ont pour objectif de s'assurer que ses mandats sont bien définis dans la loi et qu'aucune ambiguïté ne subsiste quant à sa portée et à son application.

Les recommandations ont également pour objectif d'offrir aux assurés et aux tierces parties impliquées dans un accident automobile de meilleures protections.

Le GAA demeure disponible pour discuter plus en détail des impacts de l'accès au FCSA par les cabinets inscrits dans la discipline de l'assurance de dommages, notamment quant à l'opérationnalisation de cet accès qui comprend des enjeux contractuels de sécurité, de gestion des risques et de financement.