

Enterprise Holdings

Présentation au Comité sénatorial permanent des Transports et des communications

« Les données sont à ce siècle ce que le pétrole était au siècle dernier : un moteur de croissance et de changement. Les flux de données ont créé de nouvelles infrastructures, de nouvelles entreprises, de nouveaux monopoles, de nouvelles politiques et, dans une large mesure, de nouvelles économies. L'information numérique diffère de toutes les ressources précédentes; elle est extraite, raffinée, valorisée, achetée et vendue de façon différente. Elle modifie les règles des marchés et exige de nouvelles approches des responsables de la réglementation. De nombreux combats seront disputés quant à savoir qui devrait être propriétaire des données, et qui devrait en tirer profit. » [Traduction]

Fuel of the Future, The Economist, May 6, 2017

Introduction :

Enterprise Holdings croit que les véhicules branchés et entièrement automatisés seront transformateurs et qu'ils sont inévitables. Il y a beaucoup d'enjeux à débattre sur comment et quand les véhicules entièrement autonomes seront largement déployés sur le marché, mais il n'y a pas de débat sur le fait que les véhicules branchés sont déjà une réalité. Quel que soit le moment où les véhicules autonomes représenteront une partie importante du système de transport, les décisions sur la façon dont le débit de connexion des données obtenues à partir d'un véhicule leur permettra de fonctionner sont effectuées aujourd'hui.

Dans certains endroits au monde, ces décisions sont prises sous l'influence du gouvernement, alors que dans certains endroits, ces décisions sont prises par les parties intéressées. Nous sommes ici aujourd'hui pour discuter de la manière dont le paysage concurrentiel des véhicules autonomes, de leurs fournisseurs et de l'ensemble de la mobilité de l'écosystème des entreprises de services sera réduit ou augmenté par les décisions que le gouvernement prend sur les droits de contrôle et d'accès aux données produites par les véhicules branchés et autonomes.

Les questions de concurrence entourant le contrôle des données et leur accès n'ont pas encore été abordées, quel qu'en soit le degré, par les témoins devant le Comité. Nous croyons qu'il s'agit d'une importante omission. Notre mémoire traite de cette question, de même que quelques autres concernant spécifiquement le secteur de la location de véhicules.

Enterprise Holdings est une entreprise familiale, fondée en 1957, possédant et exploitant les marques Enterprise Rent-A-Car, National Car Rental et Alamo Rent A Car.

- Revenus AF2017 22,3 milliards de dollars US
- Flotte mondiale de 1,9 million de véhicules
- Fournisseur de services de transport complets offrant ce qui suit : location de véhicules, location de camions, vente de véhicules, conavettage/cofourgonnetage, service d'autopartage et location et gestion de flotte de taille moyenne
- La plus grande compagnie de location de véhicules au Canada :
 - 5 200 employés
 - Plus de 750 emplacements dans des aéroports et dans le voisinage
 - 92 000 véhicules
- 3,8 milliards de retombées économiques annuelles au Canada
 - 486 millions de dollars, dépenses liées à la paie et à l'exploitation
 - Plus de 2,2 milliards de dollars en achat de véhicules au Canada
 - Plus de 4 milliards de dollars en achat de véhicules fabriqués au Canada
 - 102 millions de dollars, impôts fédéraux et provinciaux
- Plus de 3,7 millions de dollars remis à des organismes de bienfaisance locaux
- Membre du Conseil canadien des fournisseurs autochtones et des

L'industrie de la location peut continuer à jouer un rôle important en offrant des options en matière de mobilité aux consommateurs, tant que la concurrence demeure équitable dans le marché. L'objectif d'Enterprise Holdings est d'attirer l'attention sur certaines des menaces potentielles à la concurrence qui, selon nous, auraient un impact négatif sur les industries liées à la mobilité, y compris, mais non limité, sur la location de véhicules, et, en définitive, sur les consommateurs. Si des mesures ne sont pas prises pour s'assurer d'un marché des transports ou de la mobilité solide et concurrentiel pour l'avenir, les entreprises ainsi que les consommateurs seront négativement affectés.

L'industrie de la location de véhicules et les véhicules autonomes :

De nombreux fabricants de véhicules ont déclaré leur intention de non seulement fabriquer ces véhicules, mais également de gérer les flottes offrant la mobilité comme un service directement aux consommateurs. Certains ont même indiqué qu'ils détiendront exclusivement leurs propres flottes de véhicules autonomes. Par conséquent, une grande partie de la discussion autour de véhicules autonomes suppose automatiquement qu'il y aura un déclin de la propriété individuelle, remplacée par les exploitants de flotte qui offrent la mobilité comme un service directement aux consommateurs.

En général, les fabricants de véhicules ont une expérience limitée en gestion de flottes. Cependant, les exploitants de flottes existantes, et les entreprises de location de véhicules, en particulier, apportent beaucoup d'expérience et de ressources sur le marché pour les véhicules autonomes :

- L'industrie de la location de véhicules achète près d'un nouveau véhicule sur neuf vendus en Amérique du Nord.
- L'industrie de la location de véhicules possède et exploite collectivement la plus grande flotte de véhicules à passagers au Canada.
- Comptant des milliers d'emplacements au Canada, les entreprises de location de véhicules se trouvent dans une position unique avec l'empreinte géographique pour faciliter le chargement, le ravitaillement, le nettoyage, le stationnement, la gestion des contraventions/péages, et les enjeux de service à la clientèle concernant le déploiement des véhicules autonomes.
- Alors que les véhicules autonomes seront déployés dans les années à venir, plusieurs de ces véhicules seront détenus et exploités par des entreprises de location de véhicules et seront loués à leurs clients.
- La commodité et l'accessibilité seront le moteur du taux d'adoption des véhicules autonomes, les deux dépendront de la logistique et de l'économie du financement, du déploiement, de la gestion, de l'entretien et de la revente d'importantes flottes, largement répandues.
- La première interaction que de nombreux individus auront avec les véhicules autonomes se fera très probablement par l'intermédiaire d'un service de location de véhicules. L'industrie de la location, comptant des millions des plus récents véhicules parmi ses flottes et une base de clients habitués à essayer de nouveaux véhicules par la location, fournira une précieuse perspective alors que les décideurs considèrent la meilleure façon d'intégrer les véhicules autonomes dans les flottes existantes.
- Il est essentiel que les consommateurs comprennent pleinement les capacités et les limites des véhicules autonomes. Les organisations œuvrant auprès des consommateurs, comme les entreprises de location de véhicules, peuvent jouer leur rôle dans l'éducation du public sur l'utilisation de ces véhicules.
- Bien que beaucoup d'attention soit portée à la façon dont les véhicules autonomes seront avantageux pour les régions urbaines, les régions rurales profiteront, dans une large mesure, de la mobilité accrue des populations mal desservies comme les personnes âgées et les personnes ayant une incapacité physique. En raison de l'empreinte répartie de nos bureaux, les entreprises de location de véhicules peuvent être le réseau par lequel les véhicules autonomes pénètrent dans les vastes étendues du Canada rural.

La concurrence et l'avenir de l'écosystème de la mobilité :

La technologie est sur le point de modifier radicalement les systèmes de transport d'aujourd'hui. Le travail de réglementation en cours dans les domaines des véhicules branchés, de la sécurité des données, et des véhicules autonomes façonnera l'ensemble de l'écosystème des options de mobilité futures. La connectivité des véhicules, qu'ils soient autonomes ou non, est une occasion importante en ce qui concerne les services innovants en matière de mobilité, à condition qu'il n'y ait pas de restrictions injustes en place pour limiter l'accès aux données provenant des véhicules.

Parce que l'industrie mondiale de la location de véhicules exploite des millions de véhicules et de camions, il est impératif qu'elle puisse, en tant que partie prenante à la mobilité stratégique, être en mesure de continuer à accéder à des données obtenues à partir d'un véhicule, tout en assurant la confidentialité du client. Les données provenant des véhicules ont une valeur ajoutée pour les consommateurs en rendant les services de mobilité actuels et futurs plus efficaces, aujourd'hui et demain.

L'écosystème futur de la mobilité offre d'importantes occasions de développement des entreprises en aval de toutes les parties prenantes dans le secteur de l'automobile et pourrait conduire à un marché solide pour les services aux consommateurs. Cependant, cela exige le bon cadre juridique, permettant à tous les acteurs concernés (fabricants de véhicules, fournisseurs de pièces, réparateurs de voiture, entreprises de location de véhicule, et autres) d'avoir accès aux données générées par les véhicules aux fins d'utilisations appropriées et spécifiques, en ayant les autorisations appropriées de la part des utilisateurs et des propriétaires, lorsque les données peuvent permettre d'identifier les personnes.

Fournisseurs de services dans l'écosystème de la mobilité — D'aujourd'hui et de demain

- Télématic — analytique prédictive, solutions en matière de voyages d'affaires, gestion de la sécurité
- Navigation — renseignements localisés sur la circulation en temps réel, atténuation de la congestion routière
- Infodivertissement — accès à des films, à de la musique et du magasinage en ligne
- Entretien et réparation — gestion de flotte, diagnostics à distance, récupération de véhicule
- Assurance — au kilométrage
- Services publics — notifications en cas d'urgence, assistance routière, eCall

La question de la concurrence autour de ceux qui seront en mesure de participer à ce marché :

- Les fournisseurs de services actuels seront-ils en mesure de continuer à offrir les services qu'ils offrent actuellement?
- Les nouvelles entreprises innovantes seront-elles incitées par l'augmentation des occasions de fournir de précieux services?

La façon dont les données obtenues à partir des véhicules seront contrôlées et accessibles sera le facteur déterminant pour savoir si la concurrence mènera vers un marché de la mobilité solide, ou bien si le marché deviendra une intégration verticale, avec les fabricants de véhicules contrôlant l'étendue des services en matière de mobilité.

Les données sont essentielles pour un large éventail de participants non-fabricants dans le marché des services de transport, y compris la location de véhicules. Par exemple, un accès en temps réel aux données provenant d'un véhicule est essentiel à notre capacité de fournir des services de transport sûrs et abordables à nos clients. Cet accès nous permettra d'exploiter, d'entretenir et de réparer nos flottes de véhicules branchés, et éventuellement autonomes. Nous voyons actuellement deux grands défis à la prestation de services connectés les plus novateurs à nos clients :

- Un **danger de réduire le choix des consommateurs** en raison d'un nombre limité d'acteurs du marché étant en mesure d'accéder aux données obtenues à partir d'un véhicule.
- Un **risque inhérent d'abus de position dominante par les fabricants de véhicules** si les données obtenues à partir d'un véhicule sont limitées à leur usage exclusif, ou ne sont pas rendues accessibles, en temps réel, à d'autres acteurs du marché.

De crainte de sembler excessivement alarmistes, nous réagissons aux positions que les fabricants de véhicules ont déjà publiquement prises dans un mémoire présenté à la Commission européenne.¹

« Les renseignements de réparation et d'entretien mis à la disposition du réseau des réparateurs agréés par les fabricants de véhicules seront mis à la disposition des opérateurs de marché indépendants sur des conditions non discriminatoires (type, montant, et qualité des données, délai de livraison, prix). D'autres fournisseurs de services auront accès à un ensemble de données défini pour offrir leurs services conformément aux ententes interentreprises conclues avec les fabricants de véhicules... »

L'accès aux données doit être effectué par des moyens externes.

Les fournisseurs de services utilisant les données des véhicules à des fins commerciales doivent indemniser les fabricants de véhicules pour tous les frais engagés, par exemple, dans la production des données, et dans l'élaboration, l'exploitation et le maintien des installations d'accès et, le cas échéant, pour la valeur marchande des données. » [Traduction]

La plupart des gens supposent que les véhicules autonomes concernent le remplacement des automobiles actuelles par des véhicules plus sécuritaires et respectueux de l'environnement. Cependant, les experts reconnaissent que l'industrie des véhicules autonomes représente l'occasion de créer une plate-forme pour recueillir, analyser et monétiser les données. Certains diront qu'il n'y aura plus de profit dans les données générées par les véhicules autonomes que dans la vente des véhicules eux-mêmes².

L'accès direct et en temps réel aux données obtenues à partir d'un véhicule est essentiel à la compétitivité du marché de la mobilité :

Un monde de véhicules autonomes pourrait bien en être un dans lequel moins de voitures sont nécessaires et dans lequel ceux que l'on construit requièrent moins de pièces et de services. Une baisse de la demande pour les véhicules et les services peut représenter un défi pour les fabricants de véhicules, et donc les fabricants de véhicules sont susceptibles de rechercher de nouvelles sources de revenus diversifiées provenant des véhicules. Le secteur de la location de véhicules comprend intuitivement cette stratégie et la soutient, tant qu'elle ne monopolise pas et ne contrôle pas le flux de données obtenues à partir d'un véhicule lorsque, comme exploitants de flotte, nous serions propriétaires des véhicules.

Toutefois, si les fabricants de véhicules sont autorisés à fermer l'accès direct et en temps réel aux données obtenues à partir d'un véhicule, et à limiter la capacité des tiers à se connecter aux véhicules autonomes, le pire des scénarios pourrait être un monopole vertical. La réalité serait que les participants non-fabricants aux

¹ European Automobile Manufacturers Association Position Paper, Access to vehicle data for third-party service, December 2016

² Une bonne illustration de la valeur potentielle est suggérée dans le descripteur d'un dépôt de brevet, il y a quelques années.

Advertising-integrated car US 20150262239 A1 RÉSUMÉ

Un véhicule avec un système de publicité intégré. Le véhicule peut comprendre un ordinateur, au moins un récepteur, et un contrôle de conduite. Au moins un récepteur peut être configuré pour communiquer sans fil, par exemple au moyen d'une antenne ou d'un satellite. Le récepteur peut recevoir de la publicité ou des renseignements liés à la vente au détail concernant un bien ou un service, y compris le logement, un menu, ou des occasions de divertissement. La publicité ou les renseignements liés à la vente au détail peuvent être communiqués à un utilisateur dans le véhicule, et l'utilisateur peut indiquer un désir d'acheter le produit ou service. L'utilisateur peut donner l'instruction à l'ordinateur de conduire le véhicule à l'emplacement du bien ou du service de manière autonome, ou l'utilisateur peut donner l'instruction à l'ordinateur d'acheter le bien ou le service, ou les deux.

services liés à la mobilité ne seraient pas en mesure de concurrencer les mêmes services fournis directement par les fabricants de véhicules qui auraient directement accès aux données.

Si ces conditions existaient, les fabricants de véhicules auraient une veille à la concurrence critique au sujet des opérations de la flotte des concurrents. Un tel scénario pourrait non seulement entraîner la hausse des coûts, mais aussi à moins d'options de service :

- Les fabricants de véhicules pourraient refuser de fournir des données utiles nécessaires au fonctionnement efficace d'une flotte;
- Ils pourraient limiter l'utilité des données en créant un décalage, ou en supprimant l'accès au véhicule; ou
- Ils pourraient facturer les propriétaires de véhicules pour le droit d'accéder aux données générées par leur propre véhicule, faussant ainsi la compétitivité du marché de la mobilité.

Le maintien de la concurrence dans le marché des services de mobilité est dans l'intérêt supérieur des consommateurs, en particulier à la lumière de l'utilisation attendue des véhicules autonomes. De plus, le maintien de la propriété et du contrôle des données générées par nos véhicules est essentiel pour toutes les entreprises liées à la mobilité afin d'améliorer la sécurité des clients et d'assurer une bonne maintenance de la flotte, les réparations de dommages, et le bon fonctionnement de nos entreprises.

Par exemple, comme propriétaire du véhicule, l'entreprise de location de véhicule devrait :

- Localiser un véhicule pour déterminer où le déployer ensuite;
- Identifier l'état de la sécurité des véhicules;
- Déterminer si le véhicule a besoin de carburant ou d'un autre entretien;
- Coordonner la logistique de la flotte de manière transparente entre les véhicules de plusieurs fabricants; et
- Avec le consentement éclairé de l'utilisateur, optimiser l'expérience client en s'appuyant sur des informations personnelles telles que la géolocalisation et les renseignements sur les comportements de conduite.

Même si les consommateurs décident d'accéder aux services de transport directement des fabricants de véhicules dans l'avenir, il ne serait pas dans leur meilleur intérêt, à long terme, de réglementer les données de manière à en faire leur seule option. La complexité de l'évolution du marché nécessitera des mesures gouvernementales pour protéger les consommateurs.

Cyber-sécurité :

Il n'y a rien de plus important que la sécurité lorsque l'on parle des véhicules branchés et autonomes. Malheureusement, en ce qui a trait à ces véhicules, la cyber-sécurité est souvent considérée à travers la perspective étroite de l'architecture des véhicules existants. Il est absolument exact de dire que les véhicules d'aujourd'hui sont vulnérables en matière de cyber-sécurité. Ce qui n'est pas exact, c'est de dire que ces vulnérabilités peuvent être éliminées en fermant purement et simplement l'accès au port du système de diagnostic de bord (OBD II) existant dans les véhicules d'aujourd'hui. En juin 2016, les dirigeants de la Société des ingénieurs de l'automobile (SAE) a fait une présentation qui incluait un diagramme qui a recensé plus de 20 « surfaces d'attaque de véhicule », y compris les porte-clés, les systèmes d'infodivertissement, les ports USB, et bien d'autres se retrouvant dans les véhicules d'aujourd'hui. Cela signifie que les fonctions critiques de sécurité des véhicules sont accessibles et qu'elles peuvent être contrôlées à travers ces diverses « surfaces ».

On a largement reconnu qu'aucun système n'est à l'abri du piratage, mais qu'une architecture électronique robuste qui suit les principes de « sécurité par conception » peut fournir des appareils les plus sûrs dans notre Internet des objets (IdO). Les véhicules branchés, et éventuellement autonomes, sont parmi les nombreuses machines qui feront partie de notre IdO futur.

Les véhicules d'aujourd'hui ont une architecture électronique qui a été conçue bien avant que la connectivité n'ait été envisagée. En termes simples, la plupart des véhicules fonctionnent sur un système de capteurs et de processeurs qui sont reliés par une seule ligne de communication « multipoint ». Pour cette raison, si un parti mal intentionné a accès de n'importe quel endroit, il a accès partout, à tout, y compris aux composants de sécurité. Le principe d'ingénierie de la « sécurité par conception » nécessitera une architecture de véhicule garantissant que les fonctionnalités de sécurité critiques sont séparées et stratifiées dans l'architecture électronique, augmentant ainsi la défense du véhicule contre le piratage ou même contre des perturbations accidentelles.

Il y a littéralement des centaines, sinon des milliers d'universitaires, d'entreprises technologiques en démarrage, et des experts automobiles de longue date travaillant sur des solutions pour sécuriser les véhicules branchés et autonomes. Et comme c'est le cas avec la plupart des problèmes technologiques, il n'y a pas de solution unique s'adaptant parfaitement à l'intérêt de chacun. Nous croyons qu'il est important de reconnaître qu'il existe plusieurs solutions; certaines sont coûteuses, certaines nécessitent un plus long délai de mise en œuvre, et certaines créent des distorsions de marché problématiques. À la demande de la Commission européenne, trois de ces solutions ont été étudiées par le *Transportation Research Laboratory (TRL)*. Le rapport final du *TRL* intitulé « *Access to In-vehicle Data and Resources* » a été publié en mai 2017 et a rendu son évaluation indépendante de : 1.) Solution de plate-forme de serveur de données; 2.) Solution d'interface dans les véhicules; et 3.) Solution de plate-forme d'application à bord.

- **La solution de plate-forme de serveur de données** est la solution proposée par l'*European Auto Manufacturer's Alliance (ACEA)* qui est l'association de l'industrie des fabricants de véhicules en Europe et de plus en plus souvent citée par les fabricants nord-américains comme la voie à suivre. Cette solution propose de fermer l'accès au OBD II à tous, sauf aux fins de diagnostic et que toutes les données générées par le véhicule soient communiquées et maintenues sur les serveurs des fabricants. Une autre variation propose que les données soient hébergées sur un serveur indépendant. Dans chaque version, les fabricants de véhicules agissent en tant que gardiens et permettent aux tiers (y compris les propriétaires de véhicules) d'accéder aux données grâce à la négociation de contrats ou d'abonnements, monétisant essentiellement les données au profit des fabricants de véhicules.
- **La solution d'interface dans les véhicules** est envisagée comme un port OBD « renforcé » qui exigerait que toute application utilisant les données soit exécutée à l'extérieur du système du véhicule, soit sur un périphérique externe ou sur une couche de l'interface elle-même. Ici, les avantages sont que l'accès direct et en temps réel aux données de véhicules est maintenu de la même manière qu'aujourd'hui.
- **La solution de plate-forme d'application à bord** permettrait l'accès aux données du véhicule et l'exécution d'applications à l'intérieur de l'environnement du véhicule grâce à un type « d'hyperviseur » en vertu duquel tout système qui se connecte avec le véhicule doit être authentifié et approuvé avant que « l'hyperviseur » ne permette l'interaction.

Le TRL a évalué chacune de ces trois solutions en fonction de la mesure dans laquelle elles satisfont aux principes fondamentaux que la Commission européenne a mis en place. Les principes sont : les conditions de disposition des données et le consentement; l'équité et la concurrence non faussée, la confidentialité et la protection des données, l'accès inviolable, et la capacité d'atteindre « l'économie de données » souhaitée par l'UE. ***La seule solution à recevoir une note « incompatible » dans toutes les catégories est celle du serveur de données — Véhicule étendu proposé par le fabricant du véhicule; elle a été jugée incompatible avec le principe de l'équité et de concurrence non faussée.***³

³ TRL – Access to In-Vehicle Data and Resources, Final Report, May 2017, page 12.

Enterprise reconnaît volontiers la complexité et l'importance de la question. La technologie et les intérêts concurrentiels des marchés s'assurent que les questions de politiques publiques telles que la vie privée des consommateurs, la cybersécurité et les intérêts des politiques de concurrence se chevaucheront et entreront en conflit. À cet égard, nous recommandons au gouvernement canadien de prendre note de l'approche équilibrée adoptée par la Commission européenne dans sa récente Communication sur « Construire une économie des données européennes » visant la propriété des données des fabricants et des fournisseurs de services. Nous partageons l'évaluation de la Commission selon laquelle « *un contrôle de fait des données* » pourrait « *être une source de différenciation et d'avantage concurrentiel pour les fabricants* » et que « *toute solution future devrait favoriser un accès efficace à des données, en prenant en compte, par exemple, d'éventuelles différences de pouvoir de négociation entre les acteurs du marché.* »

Une grande partie du débat entre les intérêts liés aux transports des fabricants de véhicules et ceux des non — fabricants a porté sur le type de solutions techniquement viables devant être poursuivi. Malheureusement, la plupart des solutions proposées à ce jour ne fournissent pas de solutions optimales pour la protection des larges intérêts des consommateurs.

Pour cette raison, nous croyons que le gouvernement peut jouer un rôle essentiel dans ce processus.

Le gouvernement a l'occasion de clairement établir des principes et des normes en matière d'accès aux données, de la vie privée et de la sécurité informatique puisqu'ils se rapportent tous aux données obtenues à partir d'un véhicule. Bien que cela fixerait la barre pour les fabricants de véhicules, cela ne freinerait pas l'innovation qu'ils peuvent utiliser pour atteindre les normes. Il y a rarement eu des approches uniques à la technologie permettant à la fois une protection optimale du consommateur et des bénéfices importants. Cependant, en établissant clairement les principes auxquels les consommateurs devraient s'attendre le gouvernement peut protéger les consommateurs et soutenir l'innovation en même temps.

Enterprise a travaillé avec d'autres membres de l'industrie de la location, ainsi qu'avec de nombreuses associations de l'industrie en Amérique du Nord et en Europe dont les membres font actuellement partie de l'écosystème des transports (et qui se voient comme un d'importants contributeurs dans l'avenir de l'écosystème de la mobilité) pour élaborer un projet de principes pour l'accès aux données, l'interopérabilité des données et une fonctionnalité de contrôle permettant l'équilibre entre les intérêts des consommateurs, des propriétaires de véhicules, des tiers fournisseurs de services, des organismes publics, et des fabricants de véhicules. Nous avons fourni ces principes et le cadre proposé à la page suivante. Nous les proposons aux fins d'examen par le Comité.

Véhicules branchés — autonomes

Principes proposés pour les données, l'interopérabilité et le contrôle

Les droits des propriétaires de véhicule en ce qui concerne les données obtenues à partir des véhicules/interopérabilité/contrôle du véhicule :

La propriété du véhicule devrait transmettre les droits suivants quant à l'accès et au contrôle du propriétaire du véhicule, et des représentants du propriétaire :

- Accès direct et en temps réel aux données générées par le véhicule;
- Un moyen sécurisé de se connecter directement avec le véhicule, à la fois pour les capacités de demande et de réponse; et
- Commandement et contrôle authentifié et à distance du véhicule (excluant le contrôle en mouvement)

Données générées par le véhicule — Cas de contrôle, d'accès et d'usage autorisé :

- Propriétaire du véhicule
 - Le contrôle des données générées par un véhicule produites par un véhicule qui vous appartient
 - L'accès et l'utilisation de :
 - Données agrégées ou données anonymes de tout utilisateur, à toutes fins
 - Données, pouvant être imputables personnellement ou identifiables, d'utilisateurs non propriétaires avec un préavis approprié et divulgations d'utilisation
- Utilisateur non propriétaire
 - L'accès aux données et l'utilisation de données pouvant être imputables personnellement ou identifiables
 - Droit d'accorder ou de limiter l'accès aux données et l'utilisation des données pouvant être imputables personnellement ou identifiables par des tiers, y compris les propriétaires
- OEM
 - L'accès aux données de sécurité et de performance et leur utilisation des cas d'utilisations autorisées
 - L'accès aux données agrégées ou données anonymes et leur utilisation avec la permission expresse du propriétaire
 - L'accès aux données et l'utilisation de données pouvant être imputables personnellement ou identifiables :
 - Données du propriétaire — nécessite l'autorisation expresse du propriétaire, avec un préavis approprié et la divulgation de l'utilisation
 - Données de l'utilisateur non-propriétaire — nécessite l'autorisation expresse de l'utilisateur et du propriétaire, avec un préavis approprié et la divulgation de l'utilisation
- Fournisseur de services tiers
 - L'accès aux données désignées et leur utilisation selon les cas d'utilisation autorisée et les normes d'utilisation
 - L'accès aux données agrégées ou données anonymes et leur utilisation selon les normes d'utilisation et avec la permission expresse du propriétaire
 - L'accès aux données et l'utilisation de données pouvant être imputables personnellement ou identifiables :
 - Données du propriétaire — nécessite l'autorisation expresse du propriétaire, avec un préavis approprié et la divulgation de l'utilisation
 - Données de l'utilisateur non-propriétaire — nécessite l'autorisation expresse de l'utilisateur et du propriétaire, avec un préavis approprié et la divulgation de l'utilisation
- Gouvernement/entité d'intérêt public
 - L'accès aux données désignées et leur utilisation selon les cas d'utilisation autorisée et les normes d'utilisation
 - L'accès aux données agrégées ou données anonymes et leur utilisation selon les cas d'utilisation autorisée et les normes d'utilisation
 - L'accès aux données personnelles pouvant être imputables personnellement ou identifiables :
 - Données du propriétaire — nécessite l'autorisation expresse du propriétaire, avec un préavis approprié et la divulgation de l'utilisation

- Données de l'utilisateur non-propiétaire — nécessite l'autorisation expresse de l'utilisateur et du propriétaire, avec un préavis approprié et la divulgation de l'utilisation

Saisie de données personnellement identifiables par l'utilisateur (c.-à-d. les données d'infodivertissement) - Cas de contrôle, d'accès et d'usage autorisé :

- Propriétaire du véhicule
 - Le contrôle des données
 - L'accès aux données d'utilisateurs non propriétaires et leur utilisation avec la permission expresse du propriétaire
- Toutes les autres parties peuvent accéder aux données et les utiliser, avec la permission expresse de l'utilisateur et du propriétaire

Autres questions et préoccupations

Nettoyage des renseignements personnels des véhicules autonomes :

Nos clients ajustent régulièrement les paramètres du véhicule. Les propriétaires de véhicules autonomes doivent avoir une méthode de nettoyage des renseignements personnels provenant du véhicule autonome facilement accessible, tout comme l'entreprise de location de véhicule « nettoie » un véhicule en préparation du prochain client. En ce moment, il est difficile, voire impossible, de purger les renseignements d'un utilisateur d'un véhicule de location sans redémarrer ou réinitialiser l'ensemble du système d'information du véhicule. Nous croyons que nous pouvons améliorer la sécurité en obligeant les fabricants à équiper les véhicules avec des indicateurs clairs que les paramètres des véhicules ont été modifiés à partir des paramètres d'usine par défaut et ensuite avoir un processus pour les restaurer facilement. Une méthode de nettoyage et de signalement des renseignements personnels dans des véhicules autonomes avec de multiples utilisateurs, peut-être un utilisateur différent chaque heure, ne peut être mis au point que par les fabricants de ces véhicules. Il s'agit d'une norme nécessaire pour protéger la vie privée des utilisateurs et la sécurité des véhicules. Nous notons qu'il s'agit également d'une recommandation de Philippa Lawson et *BC Freedom of Information & Privacy Association*.

Technologie antivol et de suivi intégré dès le début :

Selon le Bureau d'assurance du Canada, le vol d'automobiles coûte annuellement aux Canadiens près de 1 milliard de dollars, dont 542 millions pour les assureurs pour réparer ou remplacer les véhicules volés, 250 millions de dollars en services policiers, en soins de santé, et coûts du système judiciaire, et des millions de plus pour les services correctionnels. En tant qu'entreprise de location de véhicules ayant des activités dans chaque province, nous traitons ces questions presque chaque semaine. En plus des pertes ou dommages à la propriété, les efforts administratifs nécessaires de la part de nos employés sur chacun de ces cas sont redoutables. Les vols de véhicules entraînent une hausse des taux d'assurance pour les consommateurs respectueux de la loi; et, représente certainement la pression à la hausse des coûts sur l'industrie de la location.

Il y a de plus en plus de preuves de l'implication du crime organisé, y compris des réseaux de contrebande sophistiqués. Cependant, notre expérience directe a été que le vol d'auto est traité comme une infraction moins grave par les autorités. Nous n'avons pas trouvé que l'application de la loi et que les efforts de poursuites sont particulièrement complets ou agressifs. Puisque les véhicules autonomes sont un terrain « vierge » pour de nouvelles technologies, il s'agit d'une occasion de bien faire les choses dès le début. Reconnaisant l'ingéniosité et l'adaptabilité des voleurs de voitures, nous encourageons les forces policières, les assureurs et les fabricants de véhicules à travailler sur un ensemble de normes robustes pour créer plusieurs façons de prévenir et, au besoin, de suivre les véhicules volés.

Responsabilité :

Les gouvernements fédéral et provinciaux tiennent généralement le conducteur d'un véhicule à moteur responsable pour les blessures et les dommages matériels causés par la négligence du conducteur. Avec des véhicules autonomes, il n'y a pas de « conducteur » en soi, et donc la responsabilité pour les dommages et les blessures devient problématique. Les décideurs devraient envisager de confier la responsabilité des accidents causés par des véhicules autonomes aux entités les plus capables de traiter des lacunes dans la conception et la fonctionnalité des véhicules autonomes, dans la plupart des cas, le concepteur du véhicule ou le fabricant.

Harmonisation de la réglementation :

Comme une entreprise qui traite des différences réglementaires lorsque nous sommes présents dans 50 états et 10 provinces en Amérique du Nord et d'autres parties du monde, nous pouvons témoigner des coûts accumulés qui s'ajoutent à l'exploitation de toute entreprise, et qui finissent par être refilés aux consommateurs. Nos clients traversent les lignes provinciales dans leurs voitures de location actuelles sans restrictions et prévoient sans doute avoir la possibilité de faire la même chose avec la location de véhicules autonomes. En conséquence, une multitude de lois provinciales ou de règlements pouvant être complexes, voire contradictoires sur les


aspects techniques, de sécurité et des normes opérationnelles pour des véhicules autonomes doivent être évités autant que possible.

La poursuite de la réglementation provinciale de véhicules autonomes dans des domaines traditionnels tels que les licences, l'enregistrement et les exigences en matière d'assurance ne devrait pas constituer un obstacle à l'introduction de véhicules autonomes, mais elle devrait être normalisée autant que possible. Nous notons que plusieurs témoins devant le Comité ont parlé de l'importance de l'harmonisation des lois et des règlements. En fait, ce serait une surprise pour nous si le Comité n'approuvait pas ces recommandations et si les ministres fédéraux et provinciaux canadiens n'approuvaient pas également l'harmonisation. Cependant, les écarts dans les lois et règlements se produisent malgré les meilleures intentions. Ils se produisent parce que les différents ministères fonctionnent à l'intérieur de leurs mandats parfois étroits; certains intérêts ont plus d'influence dans certaines provinces que d'autres; et, dans certains cas, il s'agit de conséquences propres ou imprévues.

Nous croyons que vous pouvez réduire l'incidence en faisant travailler les gouvernements à partir de « modèles » de lois et de règlements sur lesquels ils se sont entendus. Vous pouvez également limiter l'impact en ayant des fonctionnaires qui font le suivi et qui font rapport périodiquement sur ces écarts aux ministres fédéraux et provinciaux chargés de la surveillance de ces dossiers. Nous croyons que le suivi et la production de rapport sur tout écart devraient être publics afin de maintenir la pression sur le système pour rendre les lois et règlements avec le moins de frictions possible.

Résumé des recommandations au Comité sénatorial permanent des Transports et des communications

1. L'industrie de la location de véhicules et d'autres exploitants de gestion de flottes devraient être officiellement identifiés comme des intervenants clés dans l'élaboration des politiques fédérales et provinciales.
2. La politique de la concurrence, en particulier autour de la question de l'interopérabilité des données et du contrôle devra être un facteur plus important dans la formulation des politiques, des lois et des règlements sur les véhicules autonomes.
3. Une approche basée sur des principes fondés sur l'accès équitable devrait faire partie de la politique du gouvernement fédéral à l'égard du droit à l'accès et au contrôle des données générées par le véhicule par les consommateurs, les fabricants, les propriétaires de véhicules, les utilisateurs non-propriétaires, les fournisseurs de service tiers, et les gouvernements/entités d'intérêt public.
4. Les constructeurs de véhicules doivent être exhortés à équiper les véhicules d'indicateurs clairs, que les véhicules ont été modifiés à partir des paramètres d'usine par défaut et de fournir un moyen de restaurer facilement à un réglage par défaut.
5. Les constructeurs automobiles devraient travailler avec les assureurs et les forces policières pour créer des normes pour prévenir et, au besoin, suivre les véhicules volés.
6. La responsabilité des accidents causés par des véhicules autonomes devrait être imputée aux entités les plus capables de traiter des lacunes dans la conception et la fonctionnalité des véhicules autonomes, dans la plupart des cas, le concepteur du véhicule ou le fabricant.

- 
7. À l'appui de la loi, de la réglementation et de l'harmonisation des politiques, les gouvernements provinciaux devraient travailler à partir de modèles de lois et de règlements.
 8. Les écarts dans les statuts et règlements doivent être suivis et rapportés aux ministres fédéraux et provinciaux concernés. Ces rapports devraient également être mis à la disposition du public.