



CONSEIL D'EXPERTS
SUR LES CONTRIBUTIONS
D'ASSURANCE AUTOMOBILE

UN RÉGIME EN ÉVOLUTION

Rapport du Conseil d'experts sur les
contributions d'assurance automobile
concernant le financement du régime public
d'assurance automobile du Québec

Avril 2015



Le 28 avril 2015

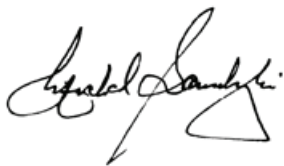
Monsieur Guy Morneau
Président
Conseil d'administration
Société de l'assurance automobile du Québec

Monsieur le Président,

Nous avons le plaisir, à titre de membres du Conseil d'experts sur les contributions d'assurance automobile, de vous transmettre notre rapport.

Conformément au mandat que nous a confié le gouvernement du Québec le 24 septembre 2014, nous vous soumettons les recommandations qui se dégagent de l'ensemble de nos travaux et de la consultation publique que nous avons tenue en mars 2015.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de nos meilleurs sentiments.



Michel Sanschagrin
Président



Louise Dagnault
Membre



Lionel Bernier
Membre

INFORMATIONS

Le présent document a été réalisé par le Conseil d'experts sur les contributions d'assurance automobile.

Collaborateurs

Jacques Carrière, rédacteur et responsable des communications

Doris Côté, adjointe au Conseil d'experts

Hélène Dumais, réviseure linguistique

Gabriel Pelletier, graphiste

Emploi du masculin générique

Dans le but d'alléger le texte, l'emploi du masculin générique est privilégié.

Sigles et abréviations

Dans le but d'alléger le texte :

- le **Conseil d'experts** désigne le Conseil d'experts sur les contributions d'assurance automobile;
- la **Société** désigne la Société de l'assurance automobile du Québec;
- le **Fonds d'assurance** désigne le Fonds d'assurance automobile du Québec;
- le **régime public d'assurance automobile**, le **régime d'assurance automobile** ou le **régime** désignent le régime public d'assurance automobile du Québec.

Renseignements

Des renseignements sur la composition, le mandat et les travaux du Conseil d'experts se trouvent dans son site Web : www.conseilexpert.aauto.ca.

On peut se procurer des exemplaires du présent rapport à l'adresse suivante :

Société de l'assurance automobile du Québec

Direction des communications

333, boulevard Jean-Lesage, O-M-51

Case postale 19600

Québec (Québec) G1K 8J6

www.saaq.gouv.qc.ca

Protection de l'environnement

La couverture et les pages intérieures sont imprimées sur du papier Rolland Enviro^{MC} 100.



Dépôt légal – 2015

Bibliothèque et Archives nationales du Québec – Bibliothèque et Archives Canada

ISBN : 978-2-9809468-3-7 (version imprimée); 978-2-9809468-4-4 (version PDF)

UN RÉGIME EN ÉVOLUTION

Message du président

Il y a plus de 35 ans, le Québec innovait en se donnant un régime d'assurance automobile unique qui comporte de nombreux avantages. Il est simple, universel, efficace et économique.

Le régime public d'assurance automobile indemnise tous les Québécois, sans égard à la responsabilité, que l'accident ait lieu au Québec ou ailleurs dans le monde. La couverture d'assurance est parmi les plus étendues qui soient. La Société de l'assurance automobile du Québec prend en charge les accidentés de la route et les accompagne, au besoin, pendant toute leur vie. Les contributions d'assurance sont les moins élevées au Canada et les coûts d'administration du régime figurent parmi les plus bas.

Le bilan routier au Québec, quant à lui, s'est amélioré considérablement au cours des dernières décennies. L'année 2014 marque le moment où le Québec a enregistré le moins de décès sur les routes, le moins de blessés graves et le moins de blessés légers depuis l'instauration du régime d'assurance automobile en 1978. Il s'agit d'une réalisation remarquable à laquelle la Société n'est pas étrangère, puisque son mandat comporte aussi un volet portant sur la prévention et la promotion de la sécurité routière.

Le régime d'assurance automobile a aussi connu un redressement sur le plan financier. Après avoir enregistré des déficits pendant de nombreuses années, le Fonds d'assurance automobile du Québec présente aujourd'hui des surplus, et ce, tant au chapitre du financement qu'à celui de la capitalisation.

C'est le fruit de toutes ces réalisations que récoltent aujourd'hui les utilisateurs du réseau routier. La réduction des besoins financiers du régime d'assurance automobile génère ainsi une baisse des contributions d'assurance pour la majorité des cotisants. Comme le faisait remarquer le CAA-Québec dans son mémoire, les efforts des assurés n'auront pas été vains.

C'est sur cette nouvelle proposition d'assurance que s'est penché le Conseil d'experts sur les contributions d'assurance automobile au cours des derniers mois. Depuis 2004, la Loi sur la Société de l'assurance automobile du Québec prévoit en effet que toute modification aux contributions d'assurance sera soumise à un conseil d'experts. C'est le troisième mandat de ce genre confié à un conseil d'experts depuis l'entrée en vigueur des modifications à cette loi.

Au terme de son examen de la proposition de la Société, ainsi que de la consultation publique qu'il a menée, le Conseil d'experts n'a relevé aucune mesure nécessitant un redressement immédiat des contributions d'assurance proposées. Celles-ci ont été établies selon le coût des indemnités qui sont attribuées aux différentes catégories de cotisants.



Le régime d'assurance automobile doit toutefois évoluer avec son temps. Le Conseil d'experts formule donc un certain nombre de recommandations afin de le maintenir à l'avant-garde dans son secteur.

Après avoir réitéré l'importance du principe d'équité en assurance, le Conseil d'experts propose des mesures qui serviront notamment à affiner le processus de tarification et à moderniser la couverture d'assurance, celle-ci n'ayant pas fait l'objet d'une révision depuis une vingtaine d'années. Le Conseil d'experts invite également la Société à poursuivre ses efforts de promotion en matière de sécurité routière. Cependant, il la met en garde contre le risque de faire payer par le Fonds d'assurance des dépenses directement liées à l'accès au réseau routier.

Par ailleurs, le Conseil d'experts estime que l'un des principaux défis que devra relever la Société au cours des prochaines années sera de gérer équitablement la capitalisation du Fonds d'assurance. La Société doit notamment s'assurer de conserver une marge de sécurité suffisante pour éviter de replonger le régime d'assurance automobile en déficit. Cependant, elle doit en même temps se garder d'accumuler des surplus excessifs afin de ne pas créer d'iniquités entre les différentes générations d'assurés ou de faire assumer par le régime le coût d'activités non reliées à son mandat.

À cet égard, le Conseil d'experts tient à rappeler que les modifications apportées à la Loi sur la Société de l'assurance automobile du Québec en 2004 ont fait du Fonds d'assurance un patrimoine fiduciaire d'utilité sociale. Les sommes qui y sont accumulées appartiennent donc exclusivement aux assurés.

En terminant, le Conseil d'experts veut souligner l'apport des individus et des groupes qui lui ont fait parvenir un mémoire ou des commentaires et remercie toutes les personnes qui ont participé aux audiences publiques.

Le Conseil d'experts remercie également les membres du personnel de la Société pour leur ouverture, leur diligence, leur compétence et leur engagement envers l'organisme.

Le régime d'assurance automobile compte sans aucun doute parmi les belles réalisations du Québec. Nous pouvons tous en être fiers. Le régime progresse bien. Il faut en préserver l'équité, qui est son fondement essentiel. Le régime doit cependant continuer d'évoluer pour répondre de manière appropriée aux besoins des personnes accidentées.

Le président,

Michel Sanschagrín

TABLE DES MATIÈRES

Introduction	7
1 Le Conseil d'experts sur les contributions d'assurance automobile <i>Présentation des membres et du mandat</i>	8
2 L'évolution du régime public d'assurance automobile du Québec <i>Depuis 2004</i>	12
3 Les recommandations formulées en 2011 par le Conseil d'experts sur les contributions d'assurance automobile <i>Suivi</i>	17
4 La tarification proposée par la Société de l'assurance automobile du Québec <i>Pour la période 2016-2018</i>	22
5 Les vérifications effectuées par le Conseil d'experts sur les contributions d'assurance automobile <i>Démarches, documents consultés et groupes rencontrés</i>	26
6 La consultation publique <i>Mémoires, commentaires et audiences publiques</i>	32
7 Les recommandations du Conseil d'experts sur les contributions d'assurance automobile <i>Un régime en évolution</i>	39
Conclusion	58
Annexe I Recommandations formulées en 2011 par le Conseil d'experts sur les contributions d'assurance automobile	60
Annexe II Associations et particulier ayant soumis un mémoire au Conseil d'experts sur les contributions d'assurance automobile	66

INTRODUCTION

En 2004, le gouvernement du Québec a modifié le régime public d'assurance automobile et a créé le Fonds d'assurance automobile du Québec, constitué à titre de patrimoine fiduciaire d'utilité sociale¹. Administré par la Société de l'assurance automobile du Québec, le Fonds d'assurance a été conçu pour servir exclusivement au financement du régime et à la réalisation de sa mission, soit l'indemnisation des victimes de la route ainsi que le financement de programmes de prévention et de promotion en matière de sécurité routière.

À la même époque, la Société s'est vu confier par l'État la responsabilité d'apporter des solutions au déficit du régime d'assurance automobile, conséquence d'un sous-financement annuel récurrent et d'une sous-capitalisation depuis 2003. C'est donc à la Société que revient le rôle de fixer les contributions d'assurance. Cependant, avant d'être mises en vigueur, ces contributions doivent être soumises à l'examen d'un conseil d'experts constitué à cette fin.

C'est le troisième mandat du Conseil d'experts sur les contributions d'assurance automobile depuis la création du Fonds d'assurance. Le premier mandat, qui a donné lieu à un rapport intitulé *Protéger l'avenir*, s'est déroulé en 2005 et en 2006 ; le deuxième, dont le rapport s'intitulait *Préserver l'équité*, en 2011.

Le troisième mandat du Conseil d'experts a débuté activement à la suite du dépôt, le 27 novembre 2014, de la proposition d'assurance de la Société pour la période 2016-2018 et du projet de règlement sur les contributions d'assurance.

Le mandat du Conseil d'experts, qui est formé de trois membres, consiste à revoir la démarche suivie par la Société pour l'établissement des contributions d'assurance et à vérifier les données utilisées à l'appui des modifications envisagées. Le mandat du Conseil d'experts prévoit aussi la tenue d'une consultation publique sur la proposition de la Société.

Le présent rapport, qui rend compte des travaux du Conseil d'experts et fait état de ses recommandations, est divisé en sept chapitres. Après avoir présenté les membres et décrit le mandat du Conseil d'experts (chapitre 1), le rapport trace un portrait de l'évolution du régime d'assurance automobile depuis 2004 (chapitre 2), fait un retour sur les recommandations formulées par le Conseil d'experts en 2011 (chapitre 3), passe en revue les contributions d'assurance proposées par la Société pour la période 2016-2018 (chapitre 4), expose la démarche suivie par le Conseil d'experts pour s'acquitter de sa tâche (chapitre 5), explique le processus de consultation publique et résume les mémoires qui ont été soumis au Conseil d'experts (chapitre 6) et, enfin, formule des recommandations (chapitre 7).

C'est le troisième mandat du Conseil d'experts depuis la création du Fonds d'assurance.

¹ La modification du régime public d'assurance automobile et la création du Fonds d'assurance ont été réalisées en vertu de la Loi sur la Société de l'assurance automobile du Québec, RLRQ, c. S-11.011.

1

LE CONSEIL D'EXPERTS SUR LES CONTRIBUTIONS D'ASSURANCE AUTOMOBILE

Présentation des membres et du mandat



1 LE CONSEIL D'EXPERTS SUR LES CONTRIBUTIONS D'ASSURANCE AUTOMOBILE

PRÉSENTATION DES MEMBRES ET DU MANDAT

► LES MEMBRES DU CONSEIL D'EXPERTS

La Loi sur la Société de l'assurance automobile du Québec² énonce que, avant de modifier les contributions d'assurance, la Société doit obtenir l'avis d'un conseil d'experts constitué à cette fin.

Le Conseil d'experts doit être composé de trois membres, nommés par le gouvernement, représentatifs des milieux de l'actuariat, des finances et de l'assurance. Les trois membres actuels sont :

- M. Michel Sanschagrin, actuaire, qui agit à titre de président du Conseil d'experts ;
- M^{me} Louise Dagnault, comptable professionnelle agréée ; et
- M. Lionel Bernier, avocat.

Les trois membres du Conseil d'experts ont été nommés en vertu d'un décret du gouvernement du Québec daté du 24 septembre 2014. Une courte biographie des membres se trouve sur le site Web du Conseil d'experts : www.conseilexpert.aaauto.ca.

► LE MANDAT DU CONSEIL D'EXPERTS

Le Conseil d'experts a pour mandat :

- de revoir la démarche suivie par la Société pour l'établissement des contributions d'assurance et de vérifier les données utilisées à l'appui des modifications envisagées ;
- de tenir une consultation publique pour recueillir les commentaires, les suggestions et les recommandations des personnes et des groupes intéressés ;
- de faire des recommandations à la Société à titre de fiduciaire du régime d'assurance automobile.

En vertu de son mandat, le Conseil d'experts doit :

- évaluer les critères de tarification des contributions d'assurance adoptés par la Société et s'assurer qu'ils correspondent notamment aux principes d'auto-financement du régime, d'indemnisation par les utilisateurs de véhicules routiers, d'équité et de faisabilité administrative ;
- tenir compte des risques différents inhérents à chaque catégorie d'assurés ainsi que de l'équité à maintenir entre ces catégories ;

Avant de modifier les contributions d'assurance, la Société doit obtenir l'avis d'un conseil d'experts.

Le Conseil d'experts est composé de trois membres.

Le Conseil d'experts a pour mandat de revoir la démarche suivie par la Société, de tenir une consultation publique et de faire des recommandations.

Le Conseil d'experts doit tenir compte de plusieurs facteurs, dont l'équité entre les différentes catégories d'assurés.

²La composition et le mandat du Conseil d'experts sont établis en vertu des articles 17.6 et 17.7 de la Loi sur la Société de l'assurance automobile du Québec, RLRQ, c. S-11.011.



- ▶ tenir compte de la politique de financement de la Société, des prévisions actuarielles, de l'évaluation du passif actuariel et, s'il y a lieu, de la nécessité d'une recapitalisation dans l'éventualité d'une insuffisance de l'actif;
- ▶ s'assurer que les contributions d'assurance sont justes et raisonnables;
- ▶ valider les montants globaux des dépenses que la Société juge nécessaires pour assumer les coûts des indemnités découlant d'accidents survenus au cours de la période pour laquelle les contributions d'assurance sont fixées ainsi que tous les autres coûts à la charge du Fonds d'assurance pour cette période;
- ▶ évaluer les mesures de prévention en matière de sécurité routière et les mesures de promotion qui s'y rattachent, afin de réduire les risques associés à l'usage de la route;
- ▶ tenir compte de la qualité de la prestation de service fournie aux assurés par la Société ainsi que de toute modification apportée au régime d'assurance automobile;
- ▶ tenir compte des préoccupations économiques et sociales que lui indiquent la Société et la population.

Puisque son mandat a trait à la tarification des contributions d'assurance qui servent à financer les activités du Fonds d'assurance, le Conseil d'experts doit également tenir compte, dans ses travaux, des dispositions de la Loi sur l'assurance automobile³.

Il est important de préciser que le Conseil d'experts n'a pas pour mandat de se prononcer sur la validité des lois et règlements appliqués par la Société pour l'établissement des contributions d'assurance. Il doit s'en tenir à revoir la démarche suivie par la Société en vertu de ces lois et règlements.

Le mandat du Conseil d'experts ne touche qu'aux contributions d'assurance.

La contribution d'assurance est payée annuellement par les cotisants au moment du renouvellement de leur permis de conduire et de leur immatriculation, à la suite de la réception d'un avis de paiement expédié par la Société. Le mandat du Conseil d'experts ne touche qu'aux contributions d'assurance qui figurent sur ces avis de paiement; il ne concerne donc pas les droits d'immatriculation et de permis, ni la taxe sur les contributions d'assurance, ni les frais d'administration non reliées au Fonds d'assurance, ni aucun autre montant qui pourrait figurer sur les avis de paiement.

³ Loi sur l'assurance automobile, RLRQ, c. A-25.

À titre de rappel

Depuis 1978, le régime public d'assurance automobile du Québec est un régime dit « sans égard à la responsabilité ». Grâce à ce régime, tous les Québécois bénéficient d'une indemnisation pour les blessures corporelles qu'ils subissent au moment d'un accident de la route, qu'ils soient responsables ou non de l'accident, et que celui-ci ait lieu au Québec ou ailleurs dans le monde.

La Loi sur l'assurance automobile prévoit que les contributions d'assurance sont perçues par la Société sur le permis de conduire et sur l'immatriculation.

Pour le **permis de conduire**, l'article 151 précise que la Société peut fixer les contributions d'assurance en fonction de l'un ou de plusieurs des facteurs suivants :

- la nature du permis (par exemple : « régulier », « probatoire », « apprenti », « restreint ») ;
- sa classe (par exemple : « véhicule de promenade », « motocyclette », « taxi », « autobus ») ;
- sa catégorie (par exemple : « 6A » pour toutes les motocyclettes, « 6B » pour les motocyclettes ayant une cylindrée de 400 cm³ ou moins, « 6C » pour les motocyclettes ayant une cylindrée de 125 cm³ ou moins) ;
- le nombre de points d'inaptitude ;
- les révocations ou les suspensions de permis.

Pour l'**immatriculation**, l'article 151.1 détermine que les contributions d'assurance sont fixées selon le risque d'accident rattaché au type de véhicule routier et que ce risque peut être mesuré en fonction, notamment, de l'un ou de plusieurs des facteurs suivants :

- la catégorie ou la sous-catégorie de véhicules routiers à laquelle appartient le véhicule ;
- la masse nette du véhicule ;
- le nombre d'essieux du véhicule ;
- la marque, le modèle ou la cylindrée du véhicule ;
- l'usage du véhicule ;
- l'activité professionnelle, la personnalité juridique ou l'identité du propriétaire du véhicule ;
- le territoire où le véhicule est utilisé.

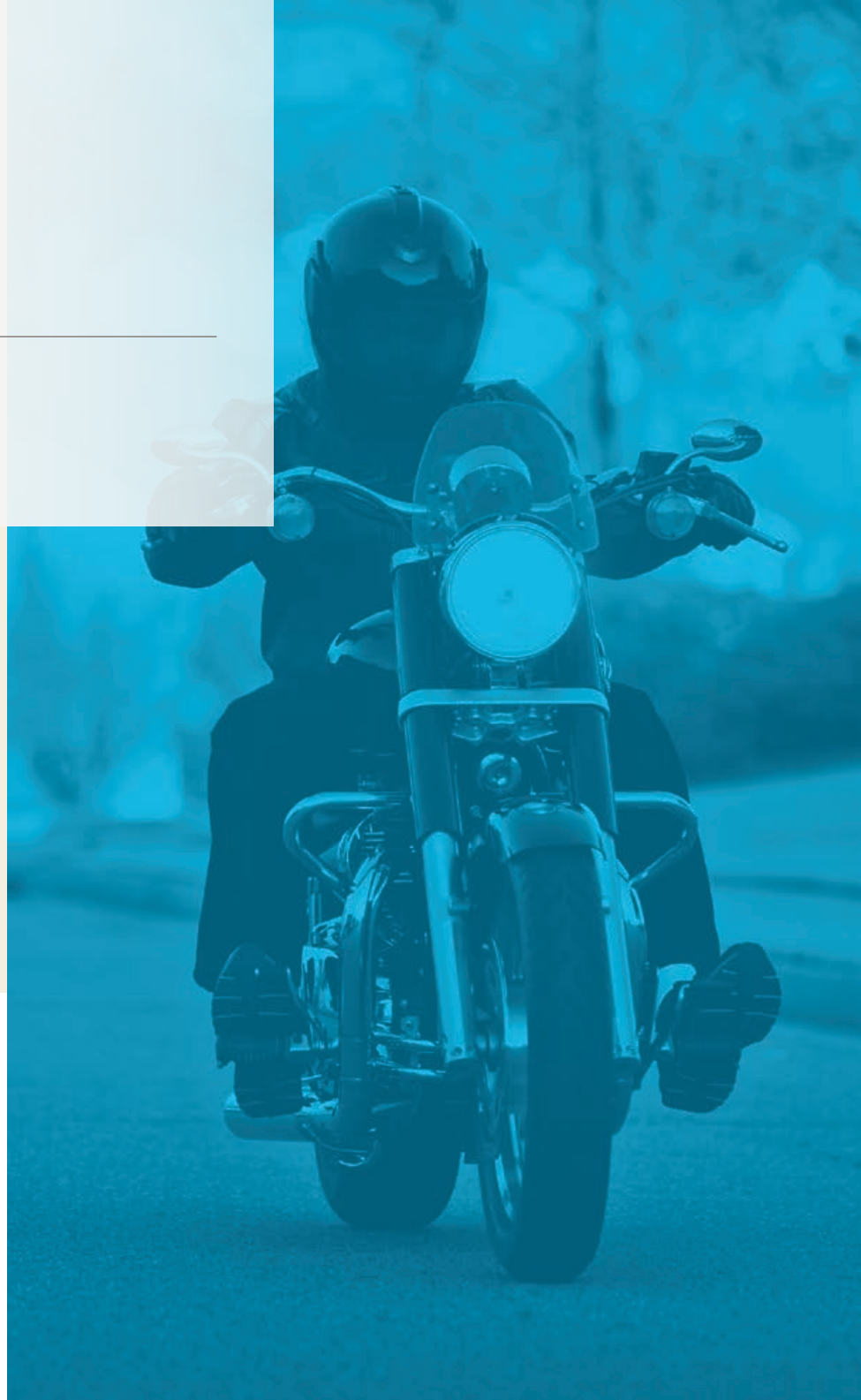
À noter que la contribution d'assurance sur le permis de conduire est fixée sans tenir compte de l'âge, du sexe et de la région habitée des cotisants, puisque ces facteurs ne figurent pas parmi la liste de ceux que peut considérer la Société.

Les contributions d'assurance sont perçues sur le permis de conduire et sur l'immatriculation.

2

L'ÉVOLUTION DU RÉGIME PUBLIC D'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC

Depuis 2004



2 L'ÉVOLUTION DU RÉGIME PUBLIC D'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC

DEPUIS 2004

Le régime public d'assurance automobile du Québec a évolué considérablement au cours de la dernière décennie. D'un régime sous-financé, sous-capitalisé et, à certains égards, inéquitable envers plusieurs catégories d'assurés, il est devenu, aujourd'hui, pleinement financé, pleinement capitalisé et beaucoup plus équitable pour les assurés.

C'est là un virage remarquable, attribuable à quatre facteurs en particulier : des réajustements aux contributions d'assurance, une amélioration du bilan routier, la révision des pratiques en matière d'indemnisation et, depuis quelques années, l'obtention de revenus de placement supérieurs à ceux qui avaient été anticipés.

► L'ANNÉE 2004 : UNE SITUATION FINANCIÈRE PRÉOCCUPANTE

En 2004, le régime d'assurance automobile devait relever trois défis⁴:

- ▶ le **financement** : le régime était sous-financé. Les contributions d'assurance étaient alors au même niveau que vingt ans auparavant, tandis que les indemnités versées aux accidentés de la route avaient augmenté de 70 %. Il s'était donc créé un écart entre les revenus et les dépenses du régime sur base annuelle, écart qui avait progressé au fil des ans pour atteindre près de 500 millions de dollars en 2004, pour un taux de financement de 59 % ;
- ▶ la **capitalisation** : le régime était sous-capitalisé. Il affichait une sous-capitalisation de 617 millions de dollars au 31 décembre 2004. Le taux de capitalisation s'établissait à 92 %. On enregistrait ainsi un écart de 8 % entre la valeur du Fonds d'assurance nouvellement créé et celle de ses engagements envers les personnes indemnisées (pour chaque dollar éventuellement payable aux personnes déjà accidentées de la route, il n'y avait que 92 cents en réserve) ;
- ▶ l'**équité** : le régime était jugé inéquitable à bien des égards. Les contributions d'assurance exigées de plusieurs catégories de cotisants étaient insuffisantes pour payer le coût des indemnités qui leur étaient attribuées. De plus, les contributions d'assurance exigées des cotisants ne tenaient pas compte du besoin de capitalisation des engagements envers les victimes d'accidents des années antérieures.

Si rien n'était entrepris pour redresser la situation, la pérennité du régime d'assurance automobile et la capacité de la Société de respecter ses engagements seraient sérieusement compromises.

Le régime est, aujourd'hui, pleinement financé, pleinement capitalisé et beaucoup plus équitable pour les assurés.

En 2004, le régime se trouvait dans une situation financière préoccupante au chapitre du financement, de la capitalisation et de l'équité.

⁴ Les notions de financement, de capitalisation et d'équité sont définies dans l'encadré à la fin de ce chapitre.



Le Fonds d'assurance, créé en 2004, est destiné uniquement au financement du régime d'assurance automobile.

Les mesures de redressement s'articulaient autour de quatre axes principaux : hausse des contributions d'assurance, diminution du coût du régime, rétablissement de l'équité et amélioration du bilan routier.

Le plein financement et la pleine capitalisation ont été atteints plus rapidement que prévu.

► UN NOUVEL ENCADREMENT LÉGISLATIF

En 2004, le gouvernement du Québec a entrepris d'apporter les correctifs nécessaires au régime d'assurance automobile. Le principal changement : l'État créait le Fonds d'assurance et mettait ainsi en place une fiducie d'utilité sociale administrée par la Société et destinée uniquement au financement du régime.

Ces correctifs prévoyaient également que la Société devait obligatoirement redresser la situation financière du Fonds d'assurance et établissaient un échéancier pour ce faire. La Société avait ainsi l'obligation de mettre fin au sous-financement avant la fin de l'année 2015 et devait éliminer tout déficit constaté au chapitre de la capitalisation en quinze ans.

Le gouvernement accordait en outre à la Société la responsabilité de déterminer les contributions d'assurance après avoir obtenu l'avis d'un conseil d'experts indépendant devant tenir une consultation publique et lui faire des recommandations.

► LES MESURES DE REDRESSEMENT

La Société a proposé des modifications aux contributions d'assurance à deux reprises au cours de la dernière décennie : en 2005 et en 2011. Le Conseil d'experts s'est penché, à ces deux occasions, sur la conformité des mesures proposées avec les obligations légales et réglementaires de la Société.

Après avoir pris connaissance des recommandations du Conseil d'experts, la Société a mis en œuvre plusieurs mesures pour redresser la situation financière du régime d'assurance automobile et pour en améliorer l'équité. Ces mesures s'articulaient autour de quatre axes principaux :

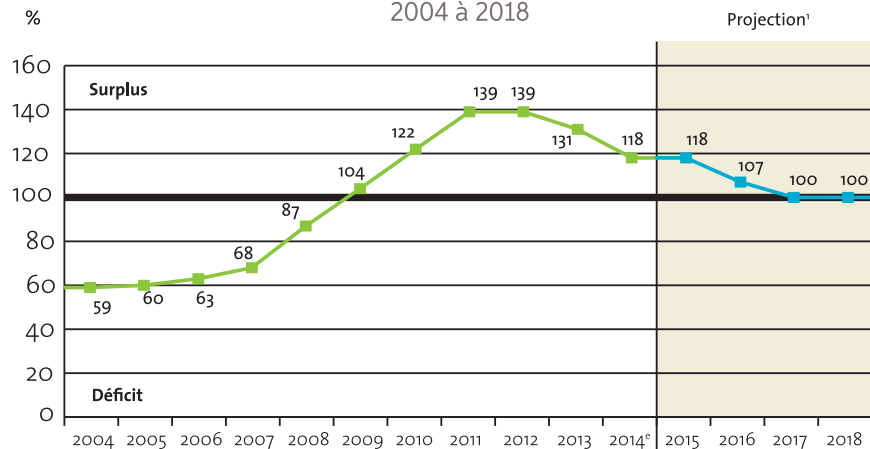
- **une hausse des contributions d'assurance** : les contributions d'assurance ont été haussées progressivement et ont fait l'objet d'une indexation annuelle ;
- **une diminution du coût du régime** : certaines pratiques en matière d'indemnisation ont été revues ;
- **le rétablissement de l'équité** : les contributions d'assurance ont été modulées de manière à rétablir l'équité en associant ces contributions à la notion de risque ;
- **l'amélioration du bilan routier** : des mesures ont été prises en vue de diminuer le nombre de victimes d'accidents de la route.

► L'ANNÉE 2013 : LES AVANTAGES DES MESURES DE REDRESSEMENT

Les mesures de redressement ont mené à d'importantes avancées. Ainsi, sur le plan financier, le régime d'assurance automobile est aujourd'hui pleinement financé. Le plein financement a été atteint en 2009, soit six ans plus tôt que prévu. Pour l'année financière 2013, le régime a enregistré un surplus de financement de 266,1 millions de dollars, soit un taux de financement de 131 %.

Puisque la Loi sur la Société de l'assurance automobile du Québec exige que le régime d'assurance automobile soit pleinement financé, la proposition d'assurance de la Société pour la période 2016-2018 a été établie de façon à ramener le taux de financement à 100 % à la fin de la période de tarification (voir le graphique 1 ci-dessous). La proposition de la Société a été élaborée en supposant notamment que le bilan routier resterait constant au cours des prochaines années, si ce n'est l'augmentation normale du parc automobile et du nombre de conducteurs, et que le rendement des placements serait conforme à l'environnement économique actuel.

Graphique 1
Taux de financement du
Fonds d'assurance automobile du Québec
2004 à 2018



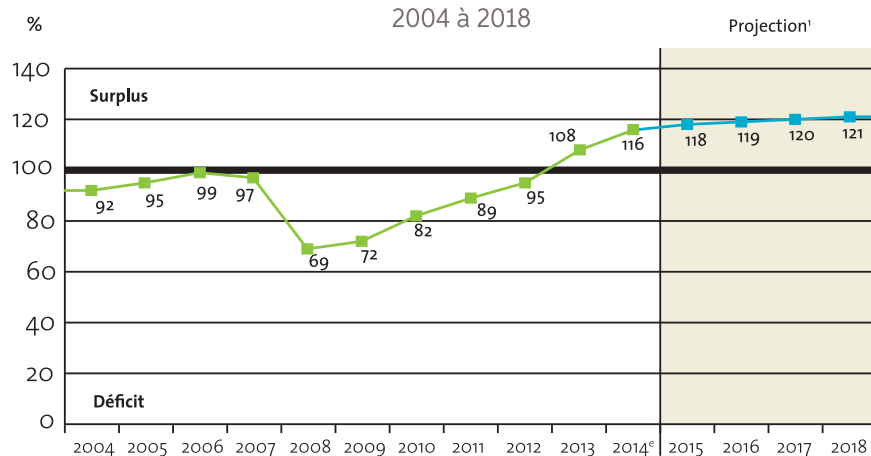
¹Pour les années 2015 à 2018, projection selon les hypothèses de la Société utilisées pour la tarification.
^eEstimation

À l'heure actuelle, le régime d'assurance automobile est également pleinement capitalisé. Après avoir atteint un déficit historique de 2,7 milliards de dollars au 31 décembre 2008, en raison, notamment, d'un sous-financement chronique et de la crise financière de 2008, le Fonds d'assurance a clos l'année 2013 avec un surplus de 658,4 millions de dollars, pour un taux de capitalisation de 108 %. Le déficit a ainsi été résorbé beaucoup plus tôt que ce qu'exigeait la Loi sur la Société de l'assurance automobile du Québec.

Pour la période 2016-2018, la Société prévoit que le taux de capitalisation se maintiendra autour de la borne supérieure de 120 % proposée dans sa politique de capitalisation⁵ (voir le graphique 2 à la page suivante). Cette projection tient compte des mêmes hypothèses que celles qui ont été utilisées aux fins de tarification.

⁵La nouvelle politique de capitalisation de la Société est présentée sommairement au chapitre 4 et discutée plus à fond au chapitre 7.

Graphique 2
Taux de capitalisation du
Fonds d'assurance automobile du Québec
2004 à 2018



¹Pour les années 2015 à 2018, projection selon les hypothèses de la Société utilisées pour la tarification.

^eEstimation

Trois notions fondamentales pour bien comprendre la proposition de la Société : financement, capitalisation et équité.

Le financement, la capitalisation et l'équité

Le Conseil d'experts tient à préciser les notions suivantes :

Financement – Le financement a trait à la relation entre les sommes perçues, pour une année donnée, et la valeur des indemnités, présentes et futures, payables pour les accidents survenus pendant la même année, y compris les frais d'administration.

Le taux de financement est mesuré par le ratio, exprimé en pourcentage, entre les revenus perçus par le Fonds d'assurance pour une année donnée, revenus qui sont principalement constitués des contributions d'assurance, et les charges imputées au Fonds d'assurance, qui sont composées des indemnités et des frais d'administration liés aux accidents de la même année.

Capitalisation – La capitalisation concerne la relation entre l'actif du Fonds d'assurance, à une date donnée, et les sommes requises en vue d'assurer le paiement des indemnités futures pour les accidents survenus avant cette date.

Le taux de capitalisation est mesuré par le ratio, exprimé en pourcentage, entre l'actif et le passif du Fonds d'assurance.

Équité – Dans un contexte d'assurance, l'équité signifie que chaque catégorie de cotisants paie des contributions équivalentes au coût qui lui sont attribués.

3

LES RECOMMANDATIONS FORMULÉES EN 2011 PAR LE CONSEIL D'EXPERTS SUR LES CONTRIBUTIONS D'ASSURANCE AUTOMOBILE

Suivi





3 LES RECOMMANDATIONS FORMULÉES EN 2011 PAR LE CONSEIL D'EXPERTS SUR LES CONTRIBUTIONS D'ASSURANCE AUTOMOBILE

SUIVI

■ LE RAPPORT PARU EN 2011 : PRÉSERVER L'ÉQUITÉ

En 2011, le Conseil d'experts avait livré un message fort simple : après s'être attaquée au problème du financement du régime, la Société devait maintenant veiller à en préserver l'équité.

Le Conseil d'experts souscrivait aux trois grands objectifs poursuivis par la Société.

Le Conseil d'experts avait souligné l'importance de respecter le principe d'équité.

Dans le contexte de son dernier mandat, le Conseil d'experts avait rendu public, le 9 décembre 2011, son rapport sur les modifications aux contributions d'assurance proposées par la Société pour les années 2013 à 2015.

Le Conseil d'experts avait livré dans le rapport en question un message fort simple : après s'être attaquée au problème du financement du régime d'assurance automobile, la Société devait maintenant veiller à **préserver l'équité** du régime. C'était d'ailleurs le titre que le Conseil d'experts avait donné à sa publication.

Dans son rapport, le Conseil d'experts avait d'abord indiqué qu'il souscrivait pleinement aux trois grands objectifs poursuivis par la Société pour les trois années suivantes, soit de viser la pleine capitalisation du régime d'assurance automobile, de modifier les contributions d'assurance afin d'atteindre le plein financement de chaque catégorie ou sous-catégorie de cotisants et de réviser la situation financière du Fonds d'assurance au moins tous les trois ans.

Au sujet des contributions d'assurance proprement dites, le Conseil d'experts avait souligné l'importance de respecter le principe d'équité au moment de la tarification. Pour le Conseil d'experts, l'équité constituait – et constitue toujours – un objectif qu'il fallait constamment privilégier. Dans un contexte d'assurance, l'équité exige que chaque catégorie de cotisants paie les coûts qui lui sont attribués. Pour l'essentiel, la tarification proposée par la Société s'inscrivait dans cette logique, à deux exceptions près.

Dans le premier cas, la Société proposait de réduire les contributions d'assurance exigées des motocyclistes afin de reconnaître leur plus grande vulnérabilité sur les routes. Et, dans le second cas, la Société proposait de plafonner, à un montant inférieur au coût réel, les contributions d'assurance exigées pour l'immatriculation des motocyclettes sport.

Pour le Conseil d'experts, ces deux mesures constituaient une brèche dans l'application du principe d'équité. Il mettait donc en garde la Société contre tout glissement que de telles mesures pouvaient entraîner. C'est en ce sens qu'il recommandait, à titre de préoccupation de tout premier plan, de **préserver l'équité** du régime d'assurance automobile.

► LE SUIVI DES RECOMMANDATIONS FORMULÉES EN 2011

Dans son rapport, le Conseil d'experts formulait quatorze recommandations, dont neuf touchaient les contributions d'assurance pour les motocyclettes⁵. Après avoir énoncé la première recommandation établissant le principe général d'équité sur lequel devaient reposer les contributions d'assurance, le Conseil d'experts formulait d'autres recommandations concernant les contributions d'assurance pour les autobus, la transparence des avis de paiement, la taxe de vente sur les contributions d'assurance et la politique de capitalisation.

D'une façon générale, la Société s'est montrée favorable aux grandes orientations exprimées par le Conseil d'experts. Plusieurs des recommandations de ce dernier l'ont d'ailleurs inspirée dans le contexte des modifications proposées aux contributions d'assurance pour la période 2016-2018. Par contre, certaines recommandations ont été reportées ou n'ont pas eu de suite, principalement en raison de l'absence de données statistiques appropriées pour établir une contribution d'assurance précise et robuste ou à cause de contraintes informatiques ou administratives.

Recommandation 1 – En ce qui a trait au **principe général d'équité** à respecter au moment de l'établissement de la tarification, les contributions d'assurance proposées par la Société s'en inspirent aujourd'hui largement et les deux brèches observées en 2011 par le Conseil d'experts ont été corrigées dans la proposition de la Société pour la période 2016-2018.

Recommandations 2 et 3 – Pour les motocyclettes, la Société a décidé de ne pas aller de l'avant avec sa proposition d'introduire une **contribution d'assurance à l'acquisition d'une nouvelle motocyclette**. Outre que cette proposition générerait une incompréhension dans le milieu de la moto, plusieurs motocyclistes avaient porté à l'attention du Conseil d'experts l'incidence potentiellement néfaste de cette mesure sur la sécurité routière. La somme totale qui aurait été recueillie par cette mesure (5,1 millions de dollars en 2012) a été financée à même les contributions d'assurance sur l'immatriculation des motocyclettes ; le Conseil d'experts estime qu'il s'agissait de la bonne façon de financer ce manque à gagner.

Recommandation 4 – La Société n'a pu donner suite à la recommandation du Conseil d'experts d'établir une contribution d'assurance qui correspondrait au risque additionnel lié aux **points d'inaptitude pour les motocyclistes**, et ce, en raison de l'absence de données statistiques suffisamment robustes à cet effet.

Recommandation 5 – Toujours pour les motocyclettes, la Société a respecté l'une des principales recommandations du Conseil d'experts en éliminant, dans la tarification proposée pour la période 2016-2018, le plafond arbitraire pour la contribution d'assurance sur l'**immatriculation des motocyclettes sport** de façon à refléter le risque réel de ce type de motocyclettes.

Dans son rapport de 2011, le Conseil d'experts formulait quatorze recommandations.

D'une façon générale, la Société s'est montrée favorable aux grandes orientations exprimées par le Conseil d'experts.

⁵ Les recommandations que le Conseil d'experts avait formulées dans son rapport de 2011 se trouvent à l'annexe I.



Recommandation 6 – Comme l'encourageait à le faire le Conseil d'experts, la Société est allée de l'avant avec les **modifications proposées aux motocyclettes à circulation restreinte**, dont une nouvelle définition de ce que constitue une « motocyclette à circulation restreinte » et une contribution d'assurance qui reconnaît le risque réel de cette catégorie de motocyclettes. Comme le lui demandait également le Conseil d'experts, la Société a poursuivi sa réflexion sur la définition de motocyclette à circulation restreinte et sur les mesures de contrôle à mettre en place pour s'assurer du respect des critères d'accès à cette sous-catégorie.

Recommandation 7 – Après l'avoir considérée lors de la révision tarifaire pour la période 2016-2018, la Société a décidé de ne pas donner suite à la recommandation du Conseil d'experts de **répartir les contributions d'assurance des motocyclistes entre le permis de conduire et l'immatriculation** selon les résultats d'une analyse de risque associés aux conducteurs qui ne sont pas propriétaires d'une moto, comme c'est le cas pour les véhicules de promenade.

Recommandation 8 – La Société a accepté la recommandation du Conseil d'experts de ne pas considérer le **concept de vulnérabilité des motocyclistes** dans le contexte du financement du régime d'assurance automobile, sans, cependant, réajuster les contributions d'assurance proposées en conséquence. L'écart de financement que la reconnaissance du concept de vulnérabilité avait engendré pour la catégorie des motocyclettes a été comblé depuis ce temps, grâce, notamment, à l'amélioration du bilan routier des motocyclistes. La Société reconnaît cependant – et à juste titre – la vulnérabilité des motocyclistes en matière de sécurité routière.

Recommandation 9 – La Société a donné suite à la recommandation du Conseil d'experts de modifier ses systèmes informatiques afin de pouvoir **délivrer un permis de conduire pour les motocyclettes à trois roues**. Cependant, bien que la Société perçoive des contributions d'assurance pour ces véhicules, aucune étude n'a été menée pour associer cette contribution au risque de ces motos.

Recommandation 10 – En matière de **sécurité routière pour les motocyclistes**, la Société s'est dite d'accord avec le Conseil d'experts pour examiner les mesures à prendre afin de s'assurer que tous ceux qui veulent conduire une motocyclette ont les compétences pour le faire de façon sécuritaire.

Recommandation 11 – Comme l'invitait à le faire le Conseil d'experts, la Société est allée de l'avant avec sa proposition de **créer une nouvelle classification pour les autobus** au Québec, en regroupant au sein de la même catégorie les autobus de transport urbain membres de l'Association du transport urbain du Québec (ATUQ). Elle a donc adopté une contribution d'assurance propre à chaque catégorie d'autobus.

Recommandation 12 – Bien qu'elle soit favorable à l'idée de **rendre les avis de paiement plus transparents**, comme le lui recommandait le Conseil d'experts, la Société n'a pu y donner suite en raison de l'impossibilité de procéder aux changements informatiques requis.

Recommandation 13 – Comme le lui demandait le Conseil d'experts, la Société a fait suivre au gouvernement sa recommandation d'**uniformiser les taux de taxe de vente** pour les contributions d'assurance versées au Fonds d'indemnisation de la Commission de la santé et de la sécurité du travail, au Fonds d'assurance et aux assureurs privés couvrant les dommages matériels.

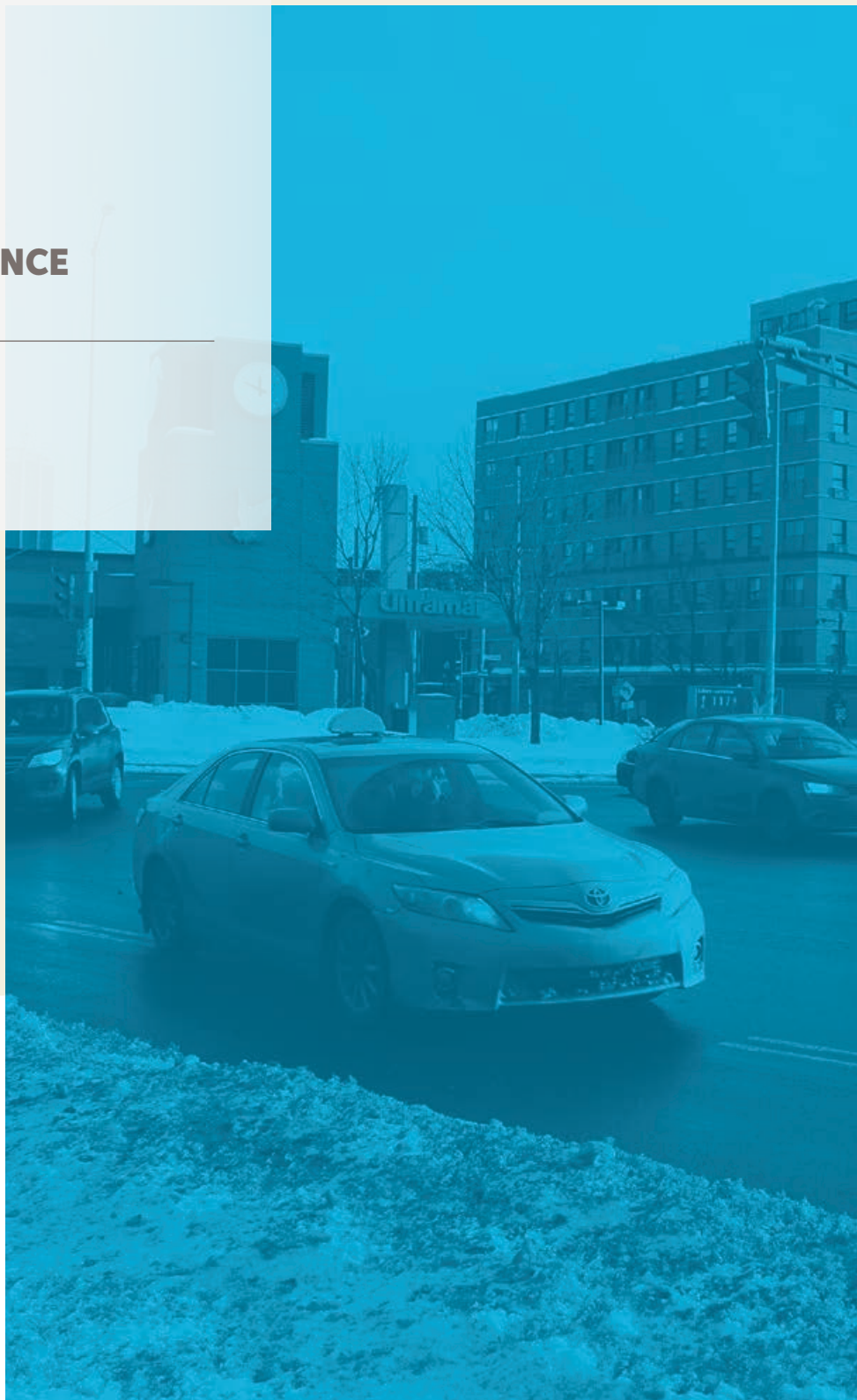
Recommandation 14 – Compte tenu des surplus enregistrés au cours des dernières années par le Fonds d'assurance au chapitre du financement et de la capitalisation, la Société a proposé, dans le contexte de l'actuelle révision des contributions d'assurance, de nouveaux paramètres en vue d'**actualiser sa politique de capitalisation**. Ceux-ci permettront d'établir le niveau de capitalisation que la Société devra conserver en vue d'assurer la solidité financière à long terme du régime d'assurance automobile. Ces nouveaux paramètres sont aujourd'hui soumis à la consultation publique, comme le recommandait le Conseil d'experts à la Société.

Suggestion – Enfin, comme le lui suggérait le Conseil d'experts en 2006 et en 2011 – sans en faire cependant une recommandation officielle –, la Société a poursuivi ses travaux afin d'évaluer l'à-propos d'introduire des mesures incitatives, fondées sur le risque, pour **encourager les bons comportements routiers et récompenser les conducteurs prudents**.

4

LA TARIFICATION PROPOSÉE PAR LA SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC

Pour la période 2016-2018



4 LA TARIFICATION PROPOSÉE PAR LA SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC

POUR LA PÉRIODE 2016-2018

Dans son document d'information rendu public le 27 novembre 2014, intitulé *Les contributions d'assurance proposées pour 2016-2018*, la Société fait valoir que, compte tenu de la bonne santé financière du Fonds d'assurance, elle est en mesure de proposer une réduction des contributions d'assurance – pouvant aller jusqu'à 35 % – pour la majorité des titulaires de permis de conduire et des propriétaires de véhicules.

► LES PRINCIPES SOUS-JACENTS AUX CONTRIBUTIONS D'ASSURANCE

Dans son document d'information, la Société a d'abord rappelé les principes qui l'ont guidée lors de l'élaboration de sa proposition d'assurance :

- **Autofinancement** : la tarification est établie de manière à viser le plein financement de chaque nouvelle année d'accidents ;
- **Risque** : le niveau des contributions d'assurance pour chaque catégorie de cotisants est établi en fonction du risque d'être impliqué dans un accident avec dommages corporels ;
- **Incitation à la prudence** : un montant uniforme est ajouté aux contributions d'assurance afin de mettre en place des mesures pour inciter les conducteurs à la prudence en encourageant les bons comportements ;
- **Stabilité** : les contributions d'assurance sont fixées de manière à viser un équilibre entre la stabilité des contributions et la solidité financière du Fonds d'assurance ;
- **Absence de discrimination** : les contributions d'assurance ne peuvent discriminer en fonction de l'âge, du sexe et de la région habitée ;
- **Répartition du coût des accidents** : les contributions d'assurance sont établies en répartissant le coût d'un accident en parts égales entre les véhicules impliqués ;
- **Limitation de la hausse à 15 %** : pour éviter un choc tarifaire, toute hausse des contributions d'assurance est limitée, le cas échéant, à 15 % annuellement.

La Société propose, pour la période 2016-2018, une réduction des contributions d'assurance pour la majorité des titulaires de permis de conduire et des propriétaires de véhicules.

Sept principes ont guidé la Société au moment de l'élaboration de sa proposition d'assurance.



► LES CONTRIBUTIONS D'ASSURANCE PROPOSÉES POUR LA PÉRIODE 2016-2018

Voici un résumé des principales modifications proposées par la Société aux contributions d'assurance pour l'année 2016. Les contributions pour les années 2017 et 2018 seront celles de 2016 qui auront été indexées, sauf lorsque la limite annuelle de 15 % sera appliquée.

Dans sa proposition pour la période 2016-2018, la Société élimine la contribution aux fins de capitalisation de 33 \$ sur l'immatriculation et de 4 \$ sur le permis de conduire à compter de l'année 2016. De plus, elle ajuste les contributions d'assurance selon sa nouvelle évaluation du coût pour chaque catégorie de cotisants. Les modifications ci-dessous incluent donc la réduction de la contribution aux fins de capitalisation.

► Véhicules de promenade

Permis de conduire et immatriculation – La Société propose de diminuer les contributions d'assurance pour les titulaires d'un permis de conduire un véhicule de promenade (classe 5) et pour les propriétaires d'un véhicule de promenade. La diminution proposée est de 35 % (ou 65 \$) pour un assuré (permis et immatriculation) qui n'a pas de points d'inaptitude à son dossier (soit un peu plus de 70 % des assurés de cette catégorie).

► Motocyclettes

Permis de conduire – La Société propose de diminuer les contributions d'assurance pour les titulaires d'un permis de conduire à la fois un véhicule de promenade (classe 5) et une motocyclette (classe 6)⁷. La diminution proposée est de 9 % (ou 11 \$) pour un assuré qui n'a pas de points d'inaptitude à son dossier (soit près de 70 % des assurés de cette catégorie)⁸.

Immatriculation – La Société propose de diminuer les contributions d'assurance pour l'immatriculation de trois catégories de motocyclettes, soit les motocyclettes ayant une cylindrée de 125 cm³ et moins (baisse de 3 %), celles qui ont une cylindrée de plus de 400 cm³ (baisse de 1 %) et les motocyclettes à circulation restreinte (baisse de 57 %), mais de les augmenter pour les propriétaires de deux catégories de motocyclettes, soit les motocyclettes ayant une cylindrée de 126 à 400 cm³ (hausse de 15 %) et les motocyclettes à risque (hausse de 15 %).

⁷Presque tous les titulaires d'un permis de conduire une motocyclette (classe 6) possèdent également un permis de conduire un véhicule de promenade (classe 5).

⁸Selon la proposition de la Société, les contributions d'assurance pour les titulaires d'un permis de conduire une motocyclette seulement (classe 6 seulement) demeurent à toutes fins pratiques inchangées. Les contributions d'assurance proposées varient, pour l'année 2016, d'une baisse de 3 \$ à une hausse de 1 \$, selon le nombre de points d'inaptitude au dossier du conducteur.

► Autres véhicules

Immatriculation – Pour les autres véhicules (autobus, camions, taxis, véhicules commerciaux, tracteurs de ferme, cyclomoteurs, etc.), la Société propose de diminuer les contributions d'assurance pour l'immatriculation de toutes ces catégories de véhicules (les baisses varient de 5 à 39 %), à trois exceptions près : les autobus urbains (hausse de 3 %), les autobus de plus de 10 000 kg de la catégorie « Autre »⁹ (hausse de 15 %) et les taxis (hausse de 11 %).

À noter que la Société a appliqué la limite de hausse annuelle de 15 % à deux catégories de véhicules, soit les motocyclettes de 126 à 400 cm³ de même que les autobus de plus de 10 000 kg de la catégorie « Autre ».

► LA POLITIQUE DE CAPITALISATION

Au chapitre de la capitalisation, la pleine capitalisation du régime d'assurance automobile étant atteinte, la Société propose de maintenir pour l'avenir un taux de capitalisation se situant entre 100 et 120 %.

Selon la proposition de la Société, un taux inférieur à 100 % pourrait exiger une contribution d'assurance additionnelle pour permettre de recapitaliser le régime d'assurance automobile, alors qu'un taux supérieur à 120 % pourrait générer un retour de contribution aux conducteurs et aux propriétaires de véhicules. La Société se garde toute discrétion quant à la période d'amortissement de tout surplus ou déficit de capitalisation, la seule contrainte étant la période maximale de 15 ans prévue par la Loi sur la Société de l'assurance automobile du Québec.

La pleine capitalisation du régime étant atteinte, la Société propose de maintenir un taux de capitalisation se situant entre 100 et 120 %.

⁹ Les autobus de la catégorie « Autre » comprennent principalement les autobus de transport interurbain et les autobus nolisés.

5

LES VÉRIFICATIONS EFFECTUÉES PAR LE CONSEIL D'EXPERTS SUR LES CONTRIBUTIONS D'ASSURANCE AUTOMOBILE

Démarches, documents consultés
et groupes rencontrés



5 LES VÉRIFICATIONS EFFECTUÉES PAR LE CONSEIL D'EXPERTS SUR LES CONTRIBUTIONS D'ASSURANCE AUTOMOBILE

DÉMARCHES, DOCUMENTS CONSULTÉS ET GROUPES RENCONTRÉS

Le Conseil d'experts a revu la démarche suivie par la Société pour l'établissement des contributions d'assurance pour la période 2016-2018 et vérifié les données utilisées à l'appui des contributions envisagées.

De plus, le Conseil d'experts a consulté une volumineuse documentation touchant les différentes facettes des activités du Fonds d'assurance et a rencontré plusieurs membres du personnel de la Société, ainsi que des experts externes qui ont posé un regard indépendant sur certaines activités du Fonds d'assurance.

Voici les principaux sujets qui ont retenu l'attention du Conseil d'experts au cours de son mandat de même que les documents consultés et les groupes rencontrés.

Gestion du Fonds d'assurance – Le Fonds d'assurance publie des états financiers distincts de ceux de la Société. La gestion du Fonds d'assurance est assortie de dispositions strictes selon lesquelles les contributions d'assurance qui y sont versées doivent être exclusivement réservées au financement du régime d'assurance automobile et à la réalisation de ses missions d'indemnisation ainsi que de prévention et de promotion en matière de sécurité routière. Tous les autres mandats, engagements et activités de la Société, comme la gestion de l'accès au réseau routier et le contrôle routier, sont comptabilisés dans ses états financiers, sans toucher le Fonds d'assurance. Le Conseil d'experts a tenu à s'assurer que les revenus et les dépenses du Fonds d'assurance étaient gérés selon ces paramètres.

Évaluation du passif actuariel – Le passif actuariel du Fonds d'assurance s'élevait à 7,9 milliards de dollars au 31 décembre 2013. C'est le principal poste du passif inscrit au bilan du Fonds d'assurance. Le passif actuariel représente le montant qui, en considérant les revenus de placements futurs, est suffisant pour couvrir le paiement des indemnités futures relatives à tous les accidents survenus jusqu'à la date d'évaluation. Le Conseil d'experts s'est donc intéressé à la rigueur avec laquelle le passif actuariel a été évalué et au respect des pratiques actuarielles reconnues en vertu des normes de pratique de l'Institut canadien des actuaires.

Politique de tarification pour la période 2016-2018 – L'un des principes qui doit guider la Société au moment de l'élaboration de sa grille tarifaire est de s'assurer que chaque catégorie de cotisants paie une contribution d'assurance équivalente aux coûts qui lui sont attribués. Le Conseil d'experts a donc examiné attentivement la tarification proposée pour la période 2016-2018 afin de s'assurer que les contributions exigées respectent ce principe, de même que tous les autres paramètres inscrits dans la Loi sur la Société de l'assurance automobile du Québec et la Loi sur l'assurance automobile, ainsi que leurs règlements.

Le Conseil d'experts s'est assuré que les contributions versées au Fonds d'assurance ne servent qu'au financement du régime d'assurance automobile et à la réalisation de ses missions.

Le Conseil d'experts s'est intéressé à la rigueur avec laquelle le passif actuariel a été évalué.

Le Conseil d'experts a examiné la politique de tarification proposée pour la période 2016-2018 afin de s'assurer qu'elle respecte notamment l'évaluation du risque.



Le Conseil d'experts s'est penché sur les nouveaux paramètres proposés pour la politique de capitalisation.

Le Conseil d'experts a revu les pratiques de la Société en matière d'indemnisation.

Le Conseil d'experts a examiné le partage des activités de prévention et de promotion en matière de sécurité routière entre la Société et le Fonds d'assurance.

Politique de capitalisation – Compte tenu que la Société a effacé plus rapidement que prévu le déficit du Fonds d'assurance, le Conseil d'experts s'est penché sur les nouveaux paramètres de la politique de capitalisation proposés par la Société : ceux-ci prévoient de maintenir un taux de capitalisation se situant entre 100 et 120 %. Ces nouveaux paramètres sont maintenant incorporés à la politique de capitalisation de la Société, qui a été modifiée en conséquence.

Pratiques en matière d'indemnisation et de couverture d'assurance – L'un des facteurs qui a contribué à résorber le déficit du Fonds d'assurance est la révision des pratiques en matière d'indemnisation. Le Conseil d'experts s'est notamment penché sur l'efficacité de ces pratiques, de même que sur la qualité du service offert et sur le processus de traitement des plaintes et des contestations. Il a également pris connaissance des travaux de la Société en ce qui concerne la couverture d'assurance, dans le but de s'assurer que celle-ci couvre de manière appropriée l'ensemble des besoins des accidentés de la route.

Partage des activités de prévention et de promotion entre la Société et le Fonds d'assurance – Le Conseil d'experts a examiné la répartition de certaines activités de prévention et de promotion en matière de sécurité routière entre la Société et le Fonds d'assurance. Le Conseil d'experts s'est notamment penché sur le transfert, de la Société au Fonds d'assurance, d'activités représentant 20,2 millions de dollars pour l'exercice 2012. Ainsi, le Conseil d'experts a pu constater que, à la suite de ce transfert, le Fonds d'assurance consacre annuellement environ 45 millions de dollars à des activités de prévention et de promotion en matière de sécurité routière. Selon la Société, ces activités ont pour objet d'améliorer le bilan routier au Québec en réduisant les risques associés à l'usage de la route.

Sécurité routière et accès au réseau routier – En matière de sécurité routière, le Conseil d'experts s'est notamment penché sur l'évaluation du nombre de points d'inaptitude à associer à chaque infraction et aux mesures prises par la Société afin de s'assurer que tous les titulaires d'un permis de conduire ont les comportements pour le faire de façon sécuritaire.

Litiges – Le Conseil d'experts a pris connaissance de certains litiges qui sont actuellement pendants devant les tribunaux.

► LES DOCUMENTS CONSULTÉS

Le mandat confié au Conseil d'experts a nécessité la consultation d'une abondante documentation. En voici un aperçu :

- ▶ les états financiers et les rapports annuels de gestion de la Société au cours des dernières années ;
- ▶ le bilan routier du Québec au cours des dernières années ;
- ▶ les rapports d'évaluation du passif actuariel et les analyses des résultats financiers du Fonds d'assurance automobile du Québec au cours des dernières années, y compris les hypothèses économiques et les taux de rendement utilisés pour évaluer le passif actuariel de même que l'expérience du régime d'assurance automobile et la fiabilité des données utilisées pour les évaluations actuarielles ;
- ▶ les documents relatifs à la tarification proposée par la Société pour la période 2016-2018, dont le rapport actuariel sur les contributions d'assurance 2016-2018 et les résolutions du conseil d'administration de la Société touchant la tarification ;
- ▶ la politique de capitalisation du Fonds d'assurance et les études relatives à la révision de cette politique ;
- ▶ la politique de placement du Fonds d'assurance, de même que les rapports mensuels de l'avoir, les analyses trimestrielles et annuelles de la gestion de l'actif, les bulletins semestriels des résultats, ainsi qu'une analyse comparative du rendement de l'actif du Fonds d'assurance ;
- ▶ certaines données portant sur le nombre de points d'inaptitude à associer à chaque infraction de même qu'un dossier statistique portant sur les infractions et les sanctions liées à la conduite d'un véhicule routier au cours de la dernière décennie ;
- ▶ les documents expliquant le partage des frais des activités de prévention et de promotion en matière de sécurité routière entre la Société et le Fonds d'assurance ;
- ▶ les résultats des travaux de la Société sur la couverture d'assurance ;
- ▶ les rapports sur la gestion des indemnités, le traitement des plaintes et des contestations et les services aux assurés ;
- ▶ les ententes entre la Société et la Commission de la santé et de la sécurité du travail ainsi qu'entre la Société et la Régie de l'assurance maladie du Québec ;

Le Conseil d'experts a consulté une abondante documentation.



- ▶ les plus récents rapports des vérificateurs internes ;
- ▶ les plus récents rapports des auditeurs externes indépendants et le rapport d'optimisation des ressources du Vérificateur général du Québec déposé à l'Assemblée nationale portant sur l'« indemnisation des personnes ayant subi un accident » par la Société ;
- ▶ le rapport d'un actuaire externe portant sur l'expertise actuarielle ayant mené à la proposition de tarification pour la période 2016-2018 ;
- ▶ divers documents produits par des organismes ou des experts externes, mais touchant les activités de la Société, comme les rapports annuels d'activité du Protecteur du citoyen, une comparaison du coût d'assurance par province produite par le Bureau d'assurance du Canada, un rapport sur les primes d'assurance des motocyclettes au Canada produit par la Société, un rapport proposant des bonifications et des réajustements au régime d'assurance automobile du Québec concernant, notamment, l'admissibilité et l'indemnisation des victimes de la route et un rapport sur la sécurité routière des motocyclistes produit par le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM) ;
- ▶ divers documents d'information internes de la Société.

■ LES GROUPES RENCONTRÉS

Afin de procéder aux évaluations et aux vérifications nécessaires, le Conseil d'experts a eu accès à diverses informations à l'occasion de rencontres avec les membres du personnel de la Société rattachés :

- ▶ à la Vice-présidence aux ressources humaines, aux finances et à la performance, dont :
 - la Direction générale de l'actuariat (et plus particulièrement les responsables de l'évaluation du passif, de la tarification, de la capitalisation et des placements) ;
 - la Direction générale des finances et du contrôle organisationnel ;
- ▶ à la Vice-présidence au Fonds d'assurance, dont :
 - la Direction générale du soutien en services aux accidentés ;
 - la Direction générale des recours administratifs des accidentés ;
 - la Direction de l'amélioration continue ;

Le Conseil d'experts a rencontré de nombreux membres du personnel de la Société et des experts externes.

- ▶ à la Vice-présidence à la sécurité routière, dont :
 - ➔ la Direction des études et des stratégies en sécurité routière ;
 - ➔ la Direction du développement en sécurité routière ;
- ▶ à la Vice-présidence aux affaires publiques et gouvernementales et Secrétariat général, dont :
 - ➔ la Direction des relations médias et gouvernementales et soutien administratif ;
- ▶ à la Vice-présidence à l'accès au réseau routier, dont :
 - ➔ la Direction générale du soutien et du développement des affaires ;
 - ➔ la Direction générale des services centralisés ;
- ▶ à la Direction des affaires juridiques ;
- ▶ à la Direction de la vérification interne et de l'évaluation des programmes.

Le Conseil d'experts a également rencontré des représentants de deux organismes externes à la Société, mais qui ont posé un regard indépendant sur certaines de ses activités :

- ▶ les auditeurs externes indépendants, qui ont vérifié les états financiers du Fonds d'assurance et examiné les pratiques de la Société en matière d'indemnisation des personnes accidentées ;
- ▶ l'actuaire externe dont la Société avait retenu les services pour porter un jugement indépendant sur l'expertise actuarielle ayant servi de base à la tarification proposée par la Société.

6

LA CONSULTATION PUBLIQUE

Mémoires, commentaires
et audiences publiques



6 LA CONSULTATION PUBLIQUE

MÉMOIRES, COMMENTAIRES ET AUDIENCES PUBLIQUES

Le 27 novembre 2014, le Conseil d'experts invitait la population à participer à la consultation publique concernant le projet de règlement sur les contributions d'assurance automobile. Les personnes ou les groupes désireux de se prononcer à cet égard pouvaient le faire de deux manières :

- ▶ en faisant parvenir un mémoire au Conseil d'experts et en venant le présenter, s'ils le désiraient, aux membres de ce dernier, à l'occasion d'une journée d'audience publique. Les personnes ou les groupes intéressés avaient jusqu'au 16 février 2015, à 17 h, pour faire parvenir leur mémoire ; la journée d'audience publique a eu lieu à Montréal, le 12 mars 2015 ;
- ▶ en faisant parvenir des commentaires au Conseil d'experts, en ligne ou par la poste. Pour faciliter la tâche des personnes ou des groupes désireux d'exprimer leurs commentaires, le Conseil d'experts a mis à la disposition du public, sur son site Web, un formulaire de transmission de commentaires. Les personnes ou les groupes intéressés avaient jusqu'au 13 mars 2015 pour faire parvenir leurs commentaires s'ils voulaient que le Conseil d'experts puisse les considérer avant de rédiger son rapport.

Le Conseil d'experts a reçu quatre mémoires. Trois d'entre eux ont été soumis par des associations, soit le CAA-Québec, l'Institut canadien des actuaires et le Front commun motocycliste, et un mémoire a été soumis par un particulier (un motocycliste).

La consultation s'est déroulée dans une attitude d'écoute attentive, de respect et d'échange constructif. La synthèse ci-après reprend l'essentiel des avis exprimés. À noter que les opinions énoncées dans cette synthèse proviennent des participants à la consultation publique et non du Conseil d'experts.

► LE CAA-QUÉBEC

Dans son mémoire, le CAA-Québec se réjouit tout d'abord de la bonne santé financière du régime d'assurance automobile, ce qui constitue une manifestation que les efforts fournis par les assurés au cours des dernières années n'ont pas été vains.

Le CAA-Québec appuie également les propositions de la Société pour la période 2016-2018, qui prévoient notamment une réduction des contributions d'assurance pour la majorité des titulaires d'un permis de conduire et des propriétaires de véhicules. Selon le CAA-Québec, ces propositions répondent aux demandes qu'il a formulées au fil des ans, notamment à celles de réajuster les contributions d'assurance une fois le régime d'assurance automobile capitalisé à 100 % et de récompenser les usagers advenant un redressement exceptionnel du bilan routier.

Le Conseil d'experts a invité la population à participer à la consultation publique sur la proposition d'assurance de la Société pour la période 2016-2018.

Le CAA-Québec se réjouit de la bonne santé financière du régime d'assurance automobile et appuie les propositions d'assurance de la Société pour la période 2016-2018.



Contributions d'assurance des motocyclistes – Le CAA-Québec espère que les motocyclistes pourront, tout comme les automobilistes, profiter dans un avenir rapproché d'une baisse de leurs contributions d'assurance s'il y a amélioration notable de leur bilan routier. Le CAA-Québec invite donc la Société à poursuivre ses efforts de sensibilisation afin d'améliorer le bilan routier des motocyclistes.

Sur-catégorisation – Le CAA-Québec se dit toujours favorable au principe qui consiste à « faire payer aux deux principaux groupes d'assurance (auto/moto) ce qui leur en coûte », mais il se montre en défaveur d'une catégorisation plus poussée des assurés, basée, par exemple, sur l'âge ou le sexe. Le CAA-Québec ne se montre pas non plus ouvert à « une différenciation selon la cylindrée des véhicules de promenade ».

Points d'inaptitude – Le CAA-Québec continue à croire aux vertus de la tarification en fonction des points d'inaptitude. Tout en se déclarant favorable à l'attribution de points d'inaptitude pour pénaliser les comportements jugés socialement inacceptables, le CAA-Québec estime que les points d'inaptitude devraient être envisagés en fonction du risque additionnel que représentent les responsables d'une telle infraction.

Transparence des avis de paiement – Après avoir reconnu les efforts de la Société en matière de transparence des avis de paiement, le CAA-Québec croit que ces efforts devraient être maintenus, notamment par l'entremise d'une facturation plus détaillée. Le CAA-Québec note en particulier qu'il serait pertinent que chaque assuré puisse comparer sa contribution d'assurance par rapport à la contribution de base afin de réaliser l'impact de son comportement sur sa contribution. Le CAA-Québec souhaite également que le montant destiné à la capitalisation soit isolé sur les avis de paiement.

Télématique – Le CAA-Québec croit que l'utilisation de la télématique, comme se propose de le faire la Société en 2016 dans le cadre d'un projet pilote, pourrait contribuer à améliorer le bilan routier. L'utilisation de la télématique ne devrait toutefois pas se faire au détriment de la protection de la vie privée. La participation volontaire des automobilistes devrait rester la norme, selon le CAA-Québec. Il incite également la Société à faire preuve de la plus grande transparence dans ce dossier, tant sur la façon d'implanter le dispositif que sur la manière dont elle entend utiliser et conserver les données recueillies.

Campagnes de sensibilisation et nouvelles technologies – Bien que l'introduction de nouvelles technologies soit utile à plusieurs égards, le CAA-Québec estime que celles-ci, comme les systèmes d'info divertissement et la télématique, représentent parfois un facteur de risque non négligeable pour les usagers de la route, puisque ces technologies peuvent détourner l'attention des conducteurs. Le CAA-Québec invite donc la Société à tenir compte de cet enjeu dans ses prochaines campagnes de sensibilisation.

Promotion de la sécurité routière – Estimant que le régime d'assurance automobile n'est jamais à l'abri d'un renversement de situation, le CAA-Québec rappelle que la Société doit rester branchée sur le cœur de sa mission, soit protéger les personnes contre les risques liés à l'usage de la route. À cet égard, il invite la Société à continuer à donner priorité à la promotion de la sécurité routière.

Table québécoise de la sécurité routière – Le CAA-Québec estime que la Table québécoise de la sécurité routière constitue l'un des éléments qui a permis d'améliorer le bilan routier au cours de la dernière décennie. Le CAA-Québec croit que la présence de cette table de même que la création de groupes de discussions et de comités sont nécessaires en vue de favoriser les échanges pour un partage sécuritaire de la route.

► L'INSTITUT CANADIEN DES ACTUAIRES

L'Institut canadien des actuaires (ICA) est l'organisme national de la profession actuarielle au Canada. Dans son mémoire, il s'intéresse principalement aux orientations en matière de financement et de capitalisation du régime d'assurance automobile du Québec, ainsi qu'à l'évaluation des engagements, tant pour les états financiers que pour la tarification.

Tarification : rapport actuariel – En plus du document de consultation publié par la Société, l'ICA a eu accès, pour préparer son mémoire, au *Rapport actuariel sur les contributions d'assurance 2016* du Fonds d'assurance automobile du Québec. Étant donné l'importance de ce dernier rapport, l'ICA invite la Société à le mettre à la disposition du public à l'avenir, au même moment que tout autre document de consultation.

Tarification : hypothèse de fréquence des accidents – Après avoir noté l'amélioration du bilan routier, l'ICA constate que « l'hypothèse de fréquence des accidents de la route retenue pour établir les besoins financiers présume d'une amélioration relative du bilan routier en 2014 et 2015 et d'une stabilisation par la suite ». L'ICA estime qu'une approche « un peu plus prudente », comme l'utilisation d'une moyenne des dernières années, aurait aussi été justifiable. Une telle approche aurait permis, selon l'ICA, de réduire le risque d'éventuelles hausses des contributions sans mettre en péril le principe d'équité à la base même du régime d'assurance automobile.

Taux de capitalisation – La Société propose de maintenir un taux de capitalisation se situant entre 100 et 120 %. Pour sa part, l'ICA indique qu'il n'est pas en mesure de se prononcer sur la pertinence de cette fourchette, puisque la Société n'a pas explicité les critères qui ont mené à ce choix. L'ICA invite donc la Société « à fonder ses choix sur des analyses de risque respectant les pratiques actuarielles portant sur sa situation propre ».

L'Institut canadien des actuaires s'intéresse principalement au financement et à la capitalisation du régime d'assurance automobile, de même qu'à l'évaluation des engagements, tant pour les états financiers que pour la tarification.



Le Front commun motocycliste demande de corriger la tarification en place, de réduire les contributions d'assurance des motocyclistes, de maintenir le principe de la plus grande vulnérabilité des motocyclistes et de doter le Québec d'un organisme voué à la sécurité des motocyclistes.

Télématique – Dans son document d'information, la Société précise qu'elle entend évaluer le potentiel de la télématique afin d'améliorer le bilan routier. L'ICA encourage la Société à évaluer ce potentiel, mais il note que celle-ci devra probablement offrir des incitatifs à des volontaires pour effectuer des tests, incitatifs qui devront inévitablement être financés par l'ensemble des autres usagers de la route. L'ICA incite donc la Société à respecter dans la mesure du possible « les principes d'équité en matière d'assurance et à prévoir une reddition de comptes rigoureuse des coûts et des bénéfices de cette expérience ».

► LE FRONT COMMUN MOTOCYCLISTE

Le Front commun motocycliste (FCM), qui est composé de la Fédération motocycliste du Québec et du CAPM-Escargot, commence son mémoire en énonçant sa mission et ses objectifs :

- ▶ défendre les intérêts des motocyclistes du Québec ;
- ▶ corriger les iniquités de la tarification en place ;
- ▶ réduire le coût des contributions d'assurance des motocyclistes ;
- ▶ maintenir le principe de la plus grande vulnérabilité des motocyclistes ;
- ▶ doter le Québec d'un organisme voué à la promotion de la sécurité des motocyclistes.

Capitalisation et tarification – Bien qu'il soit d'accord pour la recherche de l'équilibre financier du régime d'assurance automobile, le FCM estime que d'appliquer des principes d'assurance spécifiques qui catégorisent le seul groupe des motocyclistes est contraire à l'équité. De plus, compte tenu du fait que le Fonds d'assurance automobile du Québec affichait un surplus au chapitre du financement et de la capitalisation au 31 décembre 2013, le FCM se serait attendu que la Société réduise les contributions d'assurance des motocyclistes d'un montant équitable par rapport aux automobilistes. Le FCM demande donc une réduction des contributions d'assurance des motocyclistes analogue à celle des véhicules de promenade.

Personnalisation des primes d'assurance – Aux yeux du FCM, il est temps de personnaliser les primes d'assurance pour les motocyclistes. Le FCM déplore le fait que le système actuel pénalise les conducteurs ayant un excellent dossier de conduite, alors que le conducteur délinquant bénéficie d'une prime nivelée qui ne reflète pas son véritable comportement. Seule la création d'une méthode de calcul fondée sur le risque propre à un niveau individuel pourrait remplacer l'approche actuellement en place.

Vulnérabilité des motocyclistes – Le FCM regrette que la Société ait renoncé, en 2011, à retenir le concept de vulnérabilité des motocyclistes dans le contexte du financement du régime d'assurance automobile, après en avoir accepté le principe. Il lui demande aujourd'hui de reconnaître cette plus grande vulnérabilité aux fins de tarification et de réduire en conséquence les contributions d'assurance des motocyclistes de 6 millions de dollars. Le FCM souhaite également que la Société fasse davantage d'efforts afin de sensibiliser la population concernant la visibilité des motocyclistes.

Propriétaires de plus d'une moto – Certains motocyclistes étant propriétaires de plus d'une moto, le FCM croit que la Société devrait évaluer une formule qui tienne compte de la propriété de multiples véhicules.

Motocyclettes à circulation restreinte – On sait que la Société a modifié au cours des dernières années la définition d'une moto à circulation restreinte afin de limiter l'accès à cette catégorie aux motos anciennes (celles dont le modèle date d'avant 1981). Selon le FCM, bien que la nouvelle définition ait éliminé de cette catégorie les motos qui ne sont pas de véritables motos anciennes, elle nuit aux vrais collectionneurs de motos. Le FCM souhaite donc que la Société revoie l'admissibilité à cette classe. Il demande par la même occasion de permettre aux motos à circulation restreinte de circuler sur des routes dont la limite de vitesse est de 90 km/h (plutôt que 70 km/h).

Motocyclettes à risque – Le FCM estime que plusieurs modèles de motos qui se trouvent actuellement sur la liste des motos dites « à risque » n'ont rien d'une moto sportive ou sont carrément dépassés (la liste remonte à 1985, fait remarquer le FCM). De plus, le FCM croit que la Société devrait chercher une approche afin de permettre un accès graduel à ce type de moto pour les nouveaux conducteurs. Il offre donc sa collaboration à la Société en vue de trouver des solutions à la définition de cette catégorie de motos pour atteindre l'objectif ultime, soit de limiter au minimum le nombre et la gravité des accidents.

Sécurité des motocyclistes – Afin d'améliorer le bilan routier des motocyclistes, le FCM recommande que le Québec se donne un organisme, à l'instar des motoneigistes et des quadistes, qui se consacrera uniquement à la promotion de la sécurité des motocyclistes. Cet organisme serait financé par une contribution spéciale ou un droit payé par les motocyclistes eux-mêmes. Cet organisme pourrait faire de la recherche et représenter les intérêts des motocyclistes auprès de diverses instances vouées à la sécurité routière.

Table de concertation sur la tarification – Le FCM demande à la Société de réinstaurer la Table de concertation sur la tarification des motocyclettes en vue de la préparation des recommandations touchant la tarification des motos, et ce, à l'occasion de la prochaine modification des contributions d'assurance.



Un propriétaire d'une moto ancienne demande de revoir la définition des motocyclettes à circulation restreinte.

■ LES MOTOCYCLETTES À CIRCULATION RESTREINTE

Outre les trois mémoires décrits plus haut, le Conseil d'experts a reçu un mémoire d'un particulier, motocycliste et propriétaire d'une moto ancienne.

Ce motocycliste estime que la définition d'une moto à circulation restreinte (moto fabriquée avant 1981) est injuste à plusieurs égards :

- ▶ injuste parce que plusieurs motos peuvent, à son avis, être qualifiées d'anciennes, même si elles ont été fabriquées après 1980 ;
- ▶ injuste parce que cette définition fixe une date butoir qui n'évolue pas avec le temps : plus les années passeront, plus il deviendra difficile d'obtenir la classification de moto à circulation restreinte ; et
- ▶ injuste parce que la définition désavantage les motos à circulation restreinte par rapport aux autos à circulation restreinte, pour qui la définition se révèle moins contraignante (autos construites il y a plus de 25 ans).

L'auteur du mémoire demande donc de modifier la définition d'une moto à circulation restreinte afin de retenir la définition suivante : une moto qui a été fabriquée il y a plus de 25 ans et qui a été préservée ou restaurée dans son état d'origine.

De plus, les contributions d'assurance pour l'immatriculation des motos à circulation restreinte devraient être modulées en fonction de la cylindrée, comme cela est le cas pour les autres types de motos.

7

LES RECOMMANDATIONS DU CONSEIL D'EXPERTS SUR LES CONTRIBUTIONS D'ASSURANCE AUTOMOBILE

Un régime en évolution





7 LES RECOMMANDATIONS DU CONSEIL D'EXPERTS SUR LES CONTRIBUTIONS D'ASSURANCE AUTOMOBILE

UN RÉGIME EN ÉVOLUTION

Tant la consultation publique que ses propres recherches ont conduit le Conseil d'experts à formuler un certain nombre de recommandations et d'observations en vue de garder le régime d'assurance automobile équitable et en santé.

Comme on le verra au cours des prochaines pages, le Conseil d'experts ne recommande aucune modification aux contributions d'assurance proposées par la Société pour la période 2016-2018. La proposition de la Société s'inspire des grands paramètres de tarification prévus par la Loi sur la Société de l'assurance automobile du Québec et la Loi sur l'assurance automobile, ainsi que leurs règlements, de même que de la pratique actuarielle reconnue au Canada. Par ses recommandations, le Conseil d'experts vise plutôt à attirer l'attention de la Société sur certains aspects du régime d'assurance automobile qui mériteraient d'être approfondis afin de continuer à le faire évoluer en fonction des besoins des assurés.

Le Conseil d'experts tient à souligner l'apport de toutes les personnes qui lui ont fait parvenir un mémoire ou qui lui ont formulé des commentaires. Les recommandations et les observations qui suivent reflètent d'ailleurs le souci du Conseil d'experts d'intégrer dans la mesure du possible à sa réflexion les préoccupations exprimées.

Le Conseil d'experts tient à mentionner d'entrée de jeu qu'il appuie les sept grands principes qui ont guidé la Société lors de l'élaboration de sa proposition d'assurance pour la période 2016-2018. Ces principes sont les suivants :

- ▶ viser le **plein financement** du régime d'assurance automobile ;
- ▶ tenir compte du **risque** d'être impliqué dans un accident avec dommages corporels pour chaque catégorie de cotisants ;
- ▶ inciter à la **prudence** en encourageant les bons comportements routiers ;
- ▶ rechercher un équilibre entre la **stabilité** des contributions d'assurance et la solidité financière du Fonds d'assurance ;
- ▶ établir des contributions d'assurance sans discrimination à l'égard de l'**âge**, du **sexe** et de la **région habitée** ;
- ▶ répartir le coût d'un accident **en parts égales** entre les véhicules impliqués ;
- ▶ limiter à **15 %** la hausse annuelle des contributions d'assurance.

Certains de ces principes sont prévus par la Loi sur la Société de l'assurance automobile du Québec (plein financement, prise en considération du risque et incitation à la prudence) ou découlent de la Loi sur l'assurance automobile (absence de discrimination à l'égard de l'âge, du sexe et de la région habitée), alors que d'autres constituent des

politiques internes de la Société (stabilité des contributions d'assurance, répartition du coût d'un accident en parts égales et limitation à 15 % de la hausse annuelle des contributions d'assurance).

Au cours de ses travaux, le Conseil d'experts a pu constater que les contributions d'assurance, tout comme l'évaluation des engagements du Fonds d'assurance, ont été réalisées dans le respect des pratiques actuarielles reconnues au Canada et propres à une société d'assurance publique comme la Société.

Le Conseil d'experts a également remarqué la ferme volonté de la Société de faire un succès du régime d'assurance automobile et il a pu apprécier l'engagement et le professionnalisme du personnel de cette dernière.

Enfin, le Conseil d'experts tient à souligner que son travail a été réalisé en toute indépendance et que ses recommandations et ses observations reflètent l'opinion de ses membres.

Le principe général de tarification : l'équité

↳ L'équité

En vertu de l'article 17.7 de la Loi sur la Société de l'assurance automobile du Québec, l'un des critères dont doit tenir compte la Société au moment de l'établissement des contributions d'assurance concerne les risques inhérents à chaque catégorie d'assurés ou de véhicules ainsi que l'équité à maintenir entre celles-ci.

Pour le Conseil d'experts, la notion de risque et celle d'équité qui lui est associée constituent deux des principaux fondements sur lesquels doit reposer la tarification de la Société. Dans un contexte d'assurance, l'équité exige que chaque catégorie de cotisants paie les contributions d'assurance qui correspondent aux coûts qui lui sont attribués.

Pour être équitable, l'évaluation du risque doit cependant s'appuyer sur des données crédibles établies à partir d'un regroupement homogène de cotisants aux caractéristiques similaires. De plus, toute différence de contributions d'assurance entre catégories ou sous-catégories de cotisants doit être justifiée par un écart de risque significatif.

Dans son rapport de 2011, intitulé *Préserver l'équité*, le Conseil d'experts avait fait remarquer que la tarification proposée par la Société respectait, pour l'essentiel, cette logique, à deux exceptions près. Dans le premier cas, la Société proposait de faire payer des contributions d'assurance aux motocyclistes inférieures à celles qui découlent de l'évaluation du risque; la Société leur avait ainsi accordé un rabais pour tenir compte de leur plus grande vulnérabilité. Dans le second cas, la Société proposait de plafonner à un montant inférieur au coût réel les contributions d'assurance exigées pour l'immatriculation des motocyclettes à risque. Le Conseil d'experts est heureux de constater que ces exceptions ont, aujourd'hui, été corrigées.



→ La limite de 15 % de la hausse annuelle des contributions d'assurance

L'un des principes qui sous-tend le système de tarification du régime d'assurance automobile est la stabilité des contributions d'assurance. À cet effet, l'une des mesures de stabilisation utilisées par la Société est de limiter à 15 % la hausse annuelle des contributions d'assurance pour une catégorie donnée de cotisants.

Selon la proposition de la Société pour la période 2016-2018, la limite de 15 % a été appliquée aux contributions d'assurance touchant l'immatriculation de deux catégories de véhicules :

- ▶ les motocyclettes de 126 à 400 cm³ (12 à 35 kW) pour l'année 2016 ; et
- ▶ les autobus de plus de 10 000 kg de la catégorie « Autre »¹⁰ pour les années 2016, 2017 et 2018.

La Société propose de faire financer le manque à gagner occasionné par cette mesure (soit 600 000 \$ pour l'année 2016) par l'ensemble des cotisants. Pour le combler, la Société propose de hausser la contribution d'assurance de tous les cotisants de 0,05 \$ pour le permis de conduire et de 0,05 \$ pour l'immatriculation.

Bien que les montants en cause ne soient pas significatifs, le Conseil d'experts s'est penché sur le principe qui consiste à limiter à 15 % la hausse annuelle des contributions d'assurance. Il s'est notamment demandé s'il était normal de limiter la hausse des contributions d'assurance et s'il était normal de faire financer le manque à gagner par l'ensemble des cotisants.

À ces deux questions, le Conseil d'experts a répondu par l'affirmative. Il estime en effet que la Société a trouvé un juste équilibre entre trois des principes qui sous-tendent le système de tarification : la reconnaissance du risque, la stabilité des contributions d'assurance et le plein financement du régime d'assurance automobile.

→ Le principe d'équité

D'une façon générale, après avoir analysé attentivement la proposition de la Société relativement aux contributions d'assurance pour la période 2016-2018, le Conseil d'experts est d'avis que l'approche utilisée par cette dernière pour établir les contributions d'assurance respecte, dans ses grandes lignes, le principe d'équité tel qu'il a été défini ci-dessus.

Compte tenu de l'importance de ce principe comme fondement du système de tarification de la Société, le Conseil d'experts souhaite reprendre ici, comme première recommandation, celle qu'il avait formulée en 2011 afin de rappeler le principe d'équité qui doit constamment guider la Société au moment de l'établissement des contributions d'assurance.

¹⁰ Ibid

Recommandation 1

Le Conseil d'experts recommande à la Société :

- de toujours fixer, pour chaque catégorie ou sous-catégorie de cotisants, des contributions d'assurance qui correspondent à l'évaluation de leur risque, tout en évitant les chocs tarifaires, de façon à maintenir l'équité du régime d'assurance automobile.

La politique de capitalisation

Dans sa proposition d'assurance, la Société fait valoir que, la pleine capitalisation du régime d'assurance automobile étant maintenant atteinte, il est nécessaire d'établir le niveau de capitalisation à conserver pour assurer la solidité financière à long terme du régime. À cet effet, la Société a adopté, le 19 mars 2015, une nouvelle politique de capitalisation qui prévoit, à compter de l'exercice financier 2014, l'établissement d'un corridor de stabilisation de 100 à 120 % afin de maintenir une stabilité des contributions d'assurance.

La nouvelle politique de capitalisation précise que, si le taux de capitalisation se trouve à l'intérieur du corridor prévu, aucun amortissement ne sera nécessaire dans le contexte de la révision des contributions d'assurance. Par contre, si le taux de capitalisation se trouve à l'extérieur de ce corridor, un amortissement par des « contributions aux fins de capitalisation » peut être requis pour viser le retour du taux de capitalisation aux bornes inférieures ou supérieures de ce corridor. Ces contributions peuvent aussi prendre la forme de remises (réductions).

Le Conseil d'experts est d'accord avec le fait que le régime d'assurance automobile prévoit une marge de prudence sous forme d'un excédent de capitalisation pour éviter qu'il retombe en déficit à la suite, par exemple, de rendements inférieurs aux attentes ou d'une détérioration du bilan routier. Le corridor proposé de 100 à 120 % semble, à cet égard, un juste équilibre entre la suffisance des actifs et la stabilité des contributions d'assurance.

Cependant, le Conseil d'experts estime que la nouvelle politique de capitalisation n'est pas assez précise quant à la détermination des contributions aux fins de capitalisation lorsque le taux de capitalisation se trouve à l'extérieur du corridor de stabilisation. Cette politique mentionne les facteurs que la Société considérera pour établir ces contributions, mais elle demeure vague quant à la façon dont ils seront appliqués.



Le Conseil d'experts comprend que la Société veuille se garder une marge de manœuvre pour modifier les contributions aux fins de capitalisation de façon discrétionnaire à certaines occasions, mais il estime que, lorsque des gestes discrétionnaires sont posés, la politique de capitalisation perd de sa crédibilité, ce qui pourrait dégager une impression d'arbitraire non souhaitable.

Le Conseil d'experts aurait donc souhaité que la nouvelle politique de capitalisation soit plus précise, notamment à propos de la période d'amortissement qui sera utilisée pour calculer les contributions d'assurance aux fins de capitalisation lorsque le taux de capitalisation se situera à l'extérieur du corridor de stabilisation. Selon le Conseil d'experts, la période d'amortissement devrait tenir compte explicitement de l'écart entre le **taux de capitalisation actuel et projeté** et la borne du corridor à atteindre, en ayant pour objectif de maintenir une **stabilité des contributions d'assurance**.

Par ailleurs, le Conseil d'experts estime que la Société devrait pouvoir modifier les contributions d'assurance sans attendre la fin de la période pour laquelle les contributions d'assurance ont été établies, et ce, si elle croit que les surplus (ou les déficits) pourraient s'accumuler indûment pendant cette période. La création d'un conseil d'experts ne devrait pas non plus être requise dans ces circonstances, dans la mesure où les réajustements aux contributions d'assurance sont rigoureusement encadrés dans la politique de capitalisation. La Société doit en effet avoir toute la flexibilité voulue pour réagir rapidement à des circonstances exceptionnelles, tout en prêtant attention spécialement à l'équité intergénérationnelle.

Recommandation 2

Le Conseil d'experts recommande à la Société :

- de préciser sa politique de capitalisation, notamment à propos de la période d'amortissement qui sera utilisée pour calculer les contributions d'assurance aux fins de capitalisation lorsque le taux de capitalisation se situe à l'extérieur du corridor de stabilisation proposé de 100 à 120 %. La période d'amortissement devrait tenir compte explicitement de l'écart entre le taux de capitalisation actuel et projeté et la borne du corridor de stabilisation à atteindre, en ayant pour objectif de maintenir une stabilité des contributions d'assurance.

Le partage des frais de prévention et de promotion entre la Société et le Fonds d'assurance

La Loi sur la Société de l'assurance automobile du Québec prévoit que le Fonds d'assurance est affecté à l'indemnisation des accidentés de la route et, « de façon connexe, à la prévention en matière de sécurité routière et à la promotion qui s'y rattache afin de réduire les risques associés à l'usage de la route » (art. 23.0.3).

En 2012, la Société a effectué une révision des critères départageant les activités de prévention et de promotion qui peuvent être financées par le Fonds d'assurance et celles qui peuvent ou doivent être financées par la Société. Ainsi, selon les nouveaux critères, pour être imputées au Fonds d'assurance, les activités doivent **clairement** avoir pour objet de prévenir les accidents et de favoriser un meilleur bilan routier.

À la suite de la révision de ces critères, la Société a décidé de transférer au Fonds d'assurance des activités de prévention dont le coût représentait 20,2 millions de dollars en 2012. Les activités transférées touchaient principalement l'accès au réseau routier, comme l'évaluation de la santé des conducteurs, les sanctions des conducteurs et le soutien aux corps policiers.

La révision du partage des frais de prévention et de promotion entre la Société et le Fonds d'assurance a reçu un avis favorable du Service juridique de la Société et n'a pas modifié l'opinion des auditeurs externes indépendants sur les états financiers.

Le Conseil d'experts s'est penché sur le transfert au Fonds d'assurance d'activités liées principalement à l'accès au réseau routier. On sait que la délivrance des permis de conduire est une activité encadrée par le Code de la sécurité routière qui relève d'un mandat gouvernemental confié à la Société.

Bien qu'il y ait forcément un lien entre la sécurité sur le réseau routier et le droit de conduire un véhicule, le Conseil d'experts met en garde la Société contre tout glissement qui pourrait éventuellement faire payer par le Fonds d'assurance le coût d'autres activités liées à la délivrance du permis de conduire, en s'appuyant sur le seul motif que celles-ci améliorent la sécurité routière.

Pour éviter ce glissement, la Société doit clarifier ses critères et établir des balises objectives. Actuellement, le mot clé pour transférer des activités est le mot « clairement ». La Société doit établir des critères moins vagues, plus objectifs et, si cela est possible, mesurables.

Par ailleurs, la Loi sur la Société de l'assurance automobile du Québec prévoit que les dépenses faites en matière de prévention et de promotion de la sécurité routière pourraient être retournées dans les états financiers de la Société si celles-ci compromettent la stabilité financière du Fonds d'assurance. Le Conseil d'experts estime que



la Société ne pourrait rapatrier dans ses états financiers un transfert préalablement accepté vers le Fonds d'assurance que dans des circonstances exceptionnelles. Non seulement les dépenses payées par le Fonds d'assurance doivent faire l'objet d'une certaine prévisibilité, mais l'équité intergénérationnelle exige que toutes les cohortes d'assurés paient pour les mêmes catégories de dépenses. Les principes comptables demandent également que les mêmes dépenses soient présentées de façon identique d'une année à l'autre dans les états financiers, à moins de motifs valables.

Recommandation 3

Le Conseil d'experts recommande à la Société :

- d'établir, compte tenu des dispositions de la Loi sur la Société de l'assurance automobile du Québec, des critères objectifs et, si cela est possible, mesurables pour répartir le financement des frais de prévention et de promotion pour la sécurité routière entre la Société et le Fonds d'assurance.

La classification des véhicules

Pour établir la contribution d'assurance sur les immatriculations, la Société regroupe les véhicules selon un certain nombre de critères. Elle les classe d'abord selon le type de véhicule : véhicule de promenade, motocyclette, autobus, camion, taxi, etc. Puis, pour chaque type de véhicule, elle établit, au besoin, des sous-catégories selon les caractéristiques propres à chacune d'entre elles : la cylindrée et le profil de risque pour les motocyclettes, le nombre d'essieux pour les camions, l'utilisation pour les autobus (transport urbain, transport scolaire et transport interurbain ou nolisé), etc. Parfois, la Société sent le besoin d'aller encore plus loin, en divisant une sous-catégorie selon des critères additionnels : c'est le cas notamment des autobus interurbains et nolisés, où elle a créé deux sous-catégories additionnelles selon la masse du véhicule.

Ces regroupements ont permis à la Société d'établir des catégories et des sous-catégories de cotisants qui présentent des caractéristiques similaires.

Cependant, pour être justifiées, ces catégories et ces sous-catégories doivent compter un nombre suffisamment élevé de cotisants pour obtenir des données robustes, crédibles et relativement stables au fil des ans.

Or, certaines catégories et sous-catégories comptent à l'heure actuelle un nombre relativement limité de cotisants, soit quelques milliers à peine. Cette situation peut conduire à des fluctuations parfois importantes des contributions d'assurance. C'est le cas notamment des autobus interurbains et nolisés de plus de 10 000 kg, dont les contributions auraient dû augmenter de 80 % en 2016, n'eût été la limite de 15 % appliquée aux hausses annuelles des contributions d'assurance, alors qu'elles avaient diminué de près de 60 % en 2013.

Le Conseil d'experts estime donc que la classification et le traitement actuels devraient être revus pour certaines catégories ou sous-catégories qui ne comptent pas suffisamment de cotisants, en respectant les critères d'assurance.

Recommandation 4

Le Conseil d'experts recommande à la Société :

- de revoir la classification et le traitement de certaines catégories ou sous-catégories de véhicules selon des critères d'assurance, considérant la nature des risques et la crédibilité des données.

La répartition des contributions d'assurance des motocyclistes entre le permis de conduire et l'immatriculation

Dans le cas des automobilistes et des motocyclistes, la Société perçoit des contributions d'assurance à la fois sur le permis de conduire et sur l'immatriculation. Au moment de l'établissement des contributions d'assurance, la Société doit se questionner sur deux aspects :

- ▶ Quelle proportion des coûts attribués aux automobilistes et aux motocyclistes imputera-t-elle au permis de conduire ?
- ▶ Quelle proportion des mêmes coûts imputera-t-elle à l'immatriculation ?

Pour les automobilistes, la Société a déterminé que la proportion des coûts qui est attribuée au permis de conduire est établie en visant le plein financement pour les titulaires de permis qui ne sont pas propriétaires d'un véhicule de promenade. En tenant compte du profil de risque relatif de ces titulaires non-propriétaires, la Société a calculé que 55 % des coûts à financer serait imputé au permis de conduire et 45 %, à l'immatriculation. Cela revient à dire que le risque attribué aux titulaires de permis qui ne possèdent pas de véhicule de promenade représente environ la moitié du risque des titulaires de permis qui possèdent un tel véhicule.

Pour les motocyclistes, plutôt que de viser le plein financement des titulaires non-propriétaires, comme pour les automobilistes, la Société a anticipé, à la suite d'une résolution du conseil d'administration qui dicte le niveau des contributions d'assurance pour les motocyclistes, que 28 % des coûts à financer proportionnellement au risque serait imputé au permis de conduire et 72 %, à l'immatriculation.



Selon la Société, la répartition des contributions d'assurance entre le permis de conduire et l'immatriculation ne peut se faire de la même façon entre les motocyclistes et les automobilistes, parce que les caractéristiques des titulaires non-proprétaires d'une moto ne sont pas comparables à celles des titulaires non-proprétaires d'un véhicule de promenade. En effet, la Société a fait remarquer que l'on compte actuellement un peu plus de 300 000 titulaires d'un permis moto qui ne sont pas propriétaires d'une moto, que ce nombre diminue de 10 000 à 15 000 par année et que plusieurs titulaires non-proprétaires ont fait le choix, explicitement ou implicitement, de conserver leur permis, même s'ils ne conduisent jamais de moto.

Le Conseil d'experts recommande à la Société de se pencher à nouveau sur cette question d'ici la prochaine modification des contributions d'assurance, en veillant à faire reposer la répartition des contributions d'assurance entre le permis de conduire et l'immatriculation sur des critères objectifs de risque.

Recommandation 5

Le Conseil d'experts recommande à la Société :

- de se pencher, d'ici la prochaine modification des contributions d'assurance, sur le mode de répartition des contributions d'assurance des motocyclistes entre le permis de conduire et l'immatriculation, en veillant à faire reposer cette répartition sur des critères objectifs de risque.

Les motocyclistes non-proprétaires d'une moto

On dénombre actuellement au Québec un peu plus de 300 000 titulaires d'un permis autorisant la conduite d'une motocyclette qui ne sont pas propriétaires d'une moto. Parmi ce groupe, plusieurs n'ont pas conduit de moto depuis de nombreuses années, tandis que d'autres n'ont jamais suivi de cours de conduite à cet égard, puisqu'ils ont obtenu leur permis avant que les cours deviennent obligatoires ou parce que ce permis était rattaché automatiquement au permis autorisant la conduite d'une automobile. Si ces titulaires non-proprétaires décidaient un jour de se procurer une moto, ils pourraient donc prendre la route dès l'achat de leur véhicule, sans aucune expérience de conduite récente ni garantie qu'ils peuvent conduire un tel véhicule de façon sécuritaire.

Or, selon la Société, tous les nouveaux conducteurs (moto ou auto), quel que soit leur âge, sont plus à risque durant leurs premières années de conduite.

Compte tenu du risque que représentent, pour les autres et pour eux-mêmes, les motocyclistes qui se procurent une moto après une longue période sans conduite, le Conseil d'experts estime que la Société devrait s'assurer que tous ces motocyclistes

ont les compétences requises pour se comporter en conducteurs prudents. Le Conseil d'experts laisse à l'appréciation de la Société et des forums de concertation en matière de sécurité routière le choix des moyens à mettre en œuvre afin de s'assurer que ces motocyclistes pourront prendre la route en toute sécurité (cours de conduite, examen de conduite, etc.).

Cette recommandation va dans le sens d'une mesure proposée en 2012 par le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM), qui demandait d'augmenter le degré d'expérience des motocyclistes, surtout ceux qui renouent avec ce sport¹¹. Le CCATM proposait notamment de donner des cours de mise à jour aux anciens motocyclistes qui reprennent la route et d'élaborer des campagnes de sensibilisation et des activités de communication axées sur les anciens motocyclistes qui se remettent à la pratique de ce sport après une longue période.

Recommandation 6

Le Conseil d'experts recommande à la Société :

- de prendre les mesures appropriées afin de s'assurer que tous les titulaires d'un permis de conduire une motocyclette qui ne sont pas propriétaires d'une moto depuis un certain nombre d'années auront les compétences requises pour le faire de façon sécuritaire s'ils décident de se procurer une moto.

Les motocyclistes et la sécurité routière

Afin d'améliorer le bilan routier des motocyclistes, le Front commun motocycliste (FCM) recommande que le Québec se donne un organisme qui se consacrerait uniquement à la promotion de la sécurité des motocyclistes. Cet organisme serait financé par une contribution spéciale ou par un droit qui serait payé par les motocyclistes eux-mêmes.

Cet organisme, en plus de faire de la recherche, pourrait représenter les intérêts des motocyclistes auprès de diverses instances vouées à la sécurité routière. Il pourrait, par exemple, jouer un rôle conseil auprès du ministère des Transports du Québec au moment de la construction de projets routiers (adhérence et régularité du revêtement, éclairage des routes, conception des intersections, des carrefours giratoires et des glissières de sécurité, etc.). Il pourrait aussi tenir le même rôle auprès de la Société en matière de promotion de la sécurité routière des motocyclistes (identification des groupes à risque, des périodes à risque, des endroits à risque, des comportements à risque, etc.).

¹¹Cette mesure est la première de huit « initiatives stratégiques » formulées par le CCATM dans un rapport intitulé *Contre-mesures pour la sécurité des motocyclistes : jeter le fondement de la Stratégie de sécurité routière 2015 du Canada*. Publié en juin 2012, ce rapport a été préparé par le Groupe d'experts sur les usagers vulnérables de la route et sur le motocyclisme. Le CCATM est un organisme pancanadien, sans but lucratif, voué, entre autres, à la sécurité routière au Canada. Il est chapeauté par les responsables gouvernementaux des transports et de la sécurité routière des provinces.



Le Conseil d'experts voit d'un œil favorable cette recommandation du FCM. Il existe en effet un lien direct entre la sécurité routière et les contributions d'assurance. Cet organisme ne devrait cependant pas empiéter sur le mandat d'autres organisations qui se consacrent à la sécurité routière, comme la Table québécoise de la sécurité routière. Le Conseil d'experts estime également que cet organisme devrait s'en tenir uniquement à la sécurité routière des motocyclistes et être financé entièrement par les motocyclistes au moyen d'un droit spécial, distinct des contributions d'assurance.

Recommandation 7

Le Conseil d'experts recommande à la Société :

- d'étudier, conjointement avec le ministère des Transports du Québec, l'opportunité de faciliter à court terme la création d'un organisme-conseil voué à la sécurité routière des motocyclistes.

Les motocyclettes à circulation restreinte

On compte actuellement au Québec environ 3 400 motocyclettes immatriculées « à circulation restreinte ». Les motocyclettes à circulation restreinte sont des motos dont le modèle date de 1980 ou d'avant et qui ont été conservées ou restaurées dans leur état d'origine. Elles doivent circuler seulement dans les zones où la limite de vitesse est de 70 km/h ou moins. Cette définition est en vigueur depuis le 1^{er} février 2012. Avant cette date, les motocyclettes qui entraient dans cette catégorie étaient celles dont la fabrication datait de plus de 25 ans. Les motocyclettes à circulation restreinte sont munies d'une plaque C.

Compte tenu du profil de risque des motocyclistes qui circulent avec ces véhicules, la Société propose de réduire de 57 %, soit de 184 à 79 \$ (en 2016), les contributions d'assurance pour cette catégorie de motocyclettes. La contribution d'assurance exigée pour immatriculer ces véhicules est inférieure à celle des autres catégories de motocyclettes.

À l'occasion des audiences publiques du Conseil d'experts, des intervenants ont demandé des changements aux conditions et aux restrictions d'utilisation des motocyclettes à circulation restreinte. Ils ont notamment fait valoir :

- ▶ que certaines motocyclettes peuvent être qualifiées de motos anciennes, même si elles ont été fabriquées après 1980 ;
- ▶ que la définition établit une date butoir (1980) qui n'évolue pas avec le temps ;
- ▶ que la définition des automobiles à circulation restreinte (autos construites il y a plus de 25 ans) est moins contraignante ;
- ▶ que l'interdiction de circuler sur des routes dont la limite de vitesse est de 70 km/h se révèle trop restrictive.

Le Conseil d'experts est sensible à ces arguments. Les intervenants ont en effet fait valoir que les motocyclettes à circulation restreinte sont généralement des véhicules d'époque, utilisées occasionnellement, conduites sur de courtes distances, à basse vitesse, souvent pour se rendre à des rassemblements ou à des expositions de véhicules anciens. Ces motocyclettes sont sujettes aux mêmes restrictions d'utilisation que les véhicules de promenade à circulation restreinte.

Le Conseil d'experts souhaiterait donc que la Société se penche à nouveau sur les conditions applicables aux motocyclettes à circulation restreinte afin de s'assurer que les collectionneurs de motos anciennes soient reconnus de manière appropriée. Par exemple, un certificat attestant qu'une motocyclette se qualifie pour être incluse dans la catégorie des motocyclettes à circulation restreinte pourrait être exigé par la Société. Un tel certificat pourrait être délivré par un ou plusieurs centres de vérification privés répondant aux critères de la Société.

Recommandation 8

Le Conseil d'experts recommande à la Société :

- de se pencher à court terme sur les conditions applicables aux motocyclettes à circulation restreinte afin de mieux répondre aux attentes des collectionneurs de motos anciennes.

Les points d'inaptitude

La Société perçoit des contributions d'assurance à la fois sur le permis de conduire des automobilistes et des motocyclistes ainsi que sur les immatriculations. Pour le permis de conduire (régulier ou probatoire), la contribution d'assurance varie en fonction du nombre de points d'inaptitude inscrits au dossier du demandeur. Plus le nombre de points d'inaptitude est élevé, plus la contribution d'assurance augmente.

La Société considère les points d'inaptitude aux fins de tarification depuis 1992. Plusieurs études démontraient alors que des variables comportementales, telles que les points d'inaptitude, étaient liées aux probabilités d'accidents. Depuis, de nouvelles études ont démontré que la prise en compte des points d'inaptitude a contribué à réduire le nombre d'infractions et le nombre d'accidents au Québec. Le changement de 1992 a donc introduit une tarification des risques plus équitable au sens actuariel en associant aux risques plus élevés des contributions d'assurance plus élevées.



Cependant, pour que le système de points d'inaptitude demeure équitable, la Société doit veiller à ce que le nombre de points d'inaptitude attribué à chaque infraction au Code de la sécurité routière reflète bien le risque d'accident. Autrement dit, la Société doit s'assurer, dans le cas des automobilistes par exemple, que les conducteurs qui se sont vu attribuer trois points d'inaptitude pour un excès de vitesse de 31 à 45 km/h ont le même risque d'accident – et paieront donc la même contribution d'assurance – que ceux qui se sont vu attribuer trois points d'inaptitude pour avoir omis de se conformer à un feu rouge.

Pour s'assurer de l'adéquation entre les points d'inaptitude et le risque, le Conseil d'experts estime que la Société doit quantifier le nombre de points d'inaptitude à associer à chaque type d'infraction en se basant sur le risque d'accident que représentent les contrevenants. Ainsi, le Conseil d'experts considère que les études menées antérieurement par la Société à ce sujet devraient être mises à jour afin de s'assurer du lien entre les pénalités associées aux infractions et le risque d'accident des conducteurs qui les commettent.

Cependant, dans un contexte d'assurance, les points d'inaptitude ne devraient pas pénaliser les comportements socialement indésirables au-delà du risque lié aux infractions. D'autres moyens devraient être mis en place pour traiter ces comportements si les points d'inaptitude ne suffisent pas (imposition d'une amende, suspension de permis, saisie du véhicule, etc.).

Recommandation 9

Le Conseil d'experts recommande à la Société :

- de mettre à jour la table de points d'inaptitude afin d'associer le nombre de points d'inaptitude liés aux infractions au Code de la sécurité routière au risque d'accident des conducteurs fautifs.

La couverture d'assurance

La couverture d'assurance offerte par le régime québécois d'assurance automobile est, de l'avis de plusieurs observateurs, l'une des plus étendues au monde.

Le régime d'assurance automobile permet en effet de compenser les pertes économiques occasionnées par un accident, comme la perte d'un revenu, et les pertes non économiques, comme la perte de qualité de vie. Il prend aussi en charge les accidentés de la route pour qu'ils obtiennent les soins requis par leur condition et les accompagne, au besoin, pendant toute leur vie. En outre, tous les Québécois sont couverts par le régime, sans égard à la responsabilité, que l'accident ait lieu au Québec ou ailleurs dans le monde.

Bien qu'elle ait fait l'objet de modifications au fil des ans, la couverture d'assurance n'a pas subi de refonte en profondeur depuis une vingtaine d'années, alors que le contexte économique et social a subi d'importantes transformations.

C'est dans cet esprit que la Société a entrepris récemment une étude afin d'actualiser la couverture d'assurance. Après avoir comparé la couverture offerte au Québec avec celle d'autres administrations, étudié la jurisprudence en matière d'indemnisation et pris connaissance des recommandations d'études commandées à des experts indépendants, la Société a identifié un certain nombre de mesures qui pourraient être apportées à la couverture d'assurance. Ces mesures ont pour objet, selon le cas, d'adapter la couverture d'assurance aux nouvelles réalités, de bonifier certaines indemnités, de simplifier la gestion du régime d'assurance automobile, de corriger diverses incohérences ou de préciser la législation.

Par souci d'équité, le Conseil d'experts estime que la Société devrait procéder à une modernisation de la couverture d'assurance, tout en tenant compte de la couverture offerte au Québec en matière d'indemnisation sur des éléments comparables. L'introduction de certaines mesures pourraient cependant entraîner des coûts, parfois significatifs, pour le Fonds d'assurance, et ce, au chapitre tant du financement que de la capitalisation. Puisque ces coûts n'ont pas été prévus dans la tarification proposée par la Société pour la période 2016-2018, le Conseil d'experts considère que les modifications à la couverture d'assurance ne pourraient se faire avant la prochaine révision des contributions d'assurance.

Le Conseil d'experts estime également que la Société devrait procéder à une révision périodique de la couverture d'assurance, tous les dix ans par exemple, afin de s'assurer que le régime d'assurance automobile correspond toujours à l'évolution de l'environnement de soins et des pratiques en matière d'indemnisation.

Recommandation 10

Le Conseil d'experts recommande à la Société :

- de poursuivre ses études afin de moderniser la couverture d'assurance du régime d'assurance automobile, et de tenir compte de l'incidence financière des changements à la couverture d'assurance à l'occasion de la prochaine modification des contributions d'assurance. La Société devrait également prévoir une révision périodique de la couverture d'assurance.



La télématique

La Société a annoncé récemment la mise en place d'un projet pilote pour évaluer, dès 2016, le potentiel de la télématique sur la sécurité routière. En fournissant un rapport périodique au conducteur sur ses habitudes de conduite, cette nouvelle technologie l'outillerait pour qu'il cible ses comportements à risque et puisse ainsi les corriger. Le projet pilote en question, qui se ferait auprès d'usagers de la route sur une base volontaire, s'inscrit dans la volonté de la Société d'améliorer le bilan routier au Québec.

Pour le Conseil d'experts, toute mesure en vue d'améliorer le bilan routier mérite d'être considérée. Il invite donc la Société à aller de l'avant avec son projet pilote afin de tester le potentiel de la télématique sur la fréquence et la gravité des accidents. Le projet pilote devrait cependant se faire sur une base volontaire, comme le propose la Société, et celle-ci devrait présenter une reddition de comptes rigoureuse des avantages et des désavantages de cette technologie sur le plan de la sécurité routière et de la tarification.

En effet, si les résultats du projet pilote étaient concluants en matière de sécurité routière, la Société devrait ensuite expliquer la manière dont cette nouvelle technologie serait utilisée aux fins de tarification. Cette nouvelle technologie permettrait-elle, par exemple, de mieux tenir compte du risque des assurés? Permettrait-elle de regrouper les assurés en catégories plus homogènes? Servirait-elle à récompenser les bons comportements routiers? Quelles seraient les variables considérées pour l'établissement des contributions d'assurance? Comment seraient conservées les données recueillies, qui y aurait accès et pendant combien de temps seraient-elles conservées? De plus, l'utilisation de la télématique serait-elle obligatoire?

Ce ne sont là que quelques-unes des nombreuses questions que se poseraient inévitablement les cotisants si la Société décidait d'utiliser la télématique aux fins de tarification.

Si, selon la Société, la télématique offre un potentiel en matière de sécurité routière, elle ouvre également la porte à des changements en profondeur quant à la façon d'établir les contributions d'assurance. Mais avant d'aller de l'avant avec cette nouvelle technologie, la Société devrait au préalable convier la population à une consultation publique. Pour obtenir l'adhésion des utilisateurs du réseau routier, la Société devra faire preuve de la plus grande transparence dans ce dossier.

Recommandation 11

Le Conseil d'experts recommande à la Société :

- d'aller de l'avant avec son projet pilote qui consiste à évaluer le potentiel de la télématique sur le bilan routier et, si les résultats sont concluants, de convier la population à une consultation publique sur l'utilisation de la télématique aux fins de tarification.

L'avis de paiement

Le Conseil d'experts estime que les avis de paiement expédiés par la Société pour le renouvellement des permis de conduire et des immatriculations constituent des outils d'information uniques pour renseigner les cotisants sur les montants qu'ils paient, les raisons de ces paiements et sur l'utilisation des sommes perçues.

Bien que la Société ait fourni des efforts au cours des dernières années pour rendre les avis de paiement plus explicites, le Conseil d'experts souhaite, à l'instar de certains groupes qui lui ont présenté des mémoires, qu'elle aille encore plus loin, notamment en ce qui concerne les contributions d'assurance supplémentaires exigées en raison de l'accumulation de points d'inaptitude.

Le Conseil d'experts estime ainsi que les avis de paiement devraient indiquer séparément la contribution d'assurance de « base » et la contribution d'assurance « supplémentaire » pour tenir compte des points d'inaptitude.

Le Conseil d'experts estime que ce serait là un outil additionnel à la disposition de la Société pour conscientiser les conducteurs quant à l'incidence financière de leur comportement routier.

Recommandation 12

Le Conseil d'experts recommande à la Société :

- de modifier les avis de paiement afin d'indiquer séparément la contribution d'assurance de base et la contribution d'assurance supplémentaire pour tenir compte des points d'inaptitude.

La création d'un conseil d'experts pour examiner toute modification au règlement sur les frais

Depuis 2004, les articles 17.6 et 17.7 de la Loi sur la Société de l'assurance automobile du Québec prévoient que la Société doit obtenir l'avis d'un conseil d'experts avant de modifier le règlement sur les contributions d'assurance. C'est en vertu de ces articles que le présent conseil d'experts a été institué.

Or, le gouvernement a modifié en 2013 les articles 17.6 et 17.7 afin que la Société obtienne également l'avis d'un conseil d'experts afin de revoir la démarche suivie et de vérifier les données utilisées à l'appui des modifications envisagées par la Société au règlement sur les frais. Puisque la Société n'a proposé aucune modification à ce règlement depuis ce temps, aucun conseil d'experts n'a été créé à cette fin.



Les frais dont il est question ici sont prévus dans l'article 624 du Code de la sécurité routière, soit les frais qui servent à financer les services rattachés à l'accès au réseau routier, comme la délivrance d'un permis de conduire ou l'immatriculation d'un véhicule. La modification apportée à la Loi sur la Société de l'assurance automobile du Québec permet donc à la Société de fixer ces frais sans l'approbation du gouvernement, ce qui n'était pas le cas auparavant. Ces frais prennent la forme d'un montant fixe de 4,35 \$ (en 2015) sur les permis de conduire et les immatriculations et de montants variables chargés directement aux usagers pour l'utilisation de certains services (examen de conduite, remplacement d'un permis de conduire, etc.).

Le coût des activités que la Société doit financer par l'entremise des frais s'élevait, en 2013, à quelque 150 millions de dollars. À titre de comparaison, le coût des indemnités que la Société doit financer par l'entremise des contributions d'assurance totalisait, en 2013, quelque 1,0 milliard de dollars. Comme on le voit, les montants en jeu sont relativement importants, mais les activités financées grâce aux frais se révèlent beaucoup plus modestes que celles qui le sont par les contributions d'assurance.

Compte tenu des montants que représentent les frais par rapport aux contributions d'assurance, compte tenu des coûts inhérents aux travaux d'un conseil d'experts et compte tenu de la complémentarité naturelle de l'étude des contributions d'assurance et des frais, le Conseil d'experts estime qu'il serait plus efficace et plus économique de confier au même conseil d'experts, simultanément, l'étude de toute modification au règlement sur les contributions d'assurance et de toute modification au règlement sur les frais. Ce conseil d'experts pourrait ainsi se pencher sur les deux sujets simultanément, dans la mesure où la Société modifierait les deux règlements au même moment.

Recommandation 13

Le Conseil d'experts recommande à la Société :

- de regrouper, dans la mesure du possible, toute modification au règlement sur les frais et toute modification au règlement sur les contributions d'assurance, afin de ne créer qu'un seul conseil d'experts, qui se verrait ainsi confier les deux mandats simultanément.

COMMENTAIRES SUPPLÉMENTAIRES

↳ Les systèmes d'information

La Société doit conserver d'immenses banques de données, notamment pour faire l'évaluation des engagements actuariels, établir les contributions d'assurance, suivre les dossiers d'indemnisation, délivrer les permis de conduire ou immatriculer les véhicules.

En 2013, le Québec comptait plus de 5 millions de titulaires d'un permis de conduire et plus de 6 millions de véhicules en circulation. Chaque année, la Société reçoit en outre près de 22 000 nouvelles demandes de règlements, traite environ 92 000 réclamations et effectue approximativement 23 millions de transactions.

Afin de gérer toutes ces informations, la Société doit disposer de systèmes d'information performants et consacrer des ressources humaines et financières importantes pour les garder à jour.

Pour une société d'assurance, posséder des systèmes d'information performants signifie, notamment, avoir la capacité de pousser encore plus loin l'analyse des risques et d'améliorer la catégorisation des assurés.

Le Conseil d'experts invite donc la Société à poursuivre ses efforts de mise à niveau de ses systèmes d'information afin de rendre l'ensemble de ses activités plus efficaces, notamment en matière d'évaluation des engagements actuariels et de tarification.

↳ Le document d'information

En novembre 2014, la Société a annoncé sa proposition d'assurance dans un document d'information intitulé *Les contributions d'assurance proposées pour 2016-2018*. Ce document présente bien les origines du régime public d'assurance automobile, l'évolution de la situation financière du Fonds d'assurance et les nouvelles contributions d'assurance pour la période 2016-2018, mais il reste à peu près silencieux sur les motifs qui ont conduit la Société à proposer des baisses ou des hausses de contribution pour des catégories en particulier.

Un certain nombre de participants à la consultation publique considèrent que la documentation mise à la disposition de la population ne permet pas de bien comprendre les facteurs à la base des changements proposés par la Société pour chacune des catégories de cotisants. Certaines personnes qui ont assisté aux audiences publiques ont même mentionné qu'elles auraient souhaité présenter un mémoire, mais qu'elles y ont renoncé faute d'information appropriée.

Le Conseil d'experts estime que le document d'information pourrait en effet être plus étoffé. Il invite donc la Société à fournir davantage de renseignements dans son document d'information afin que toute personne qui s'intéresse à la tarification dispose des informations requises pour porter un jugement éclairé sur la proposition d'assurance.

CONCLUSION



CONCLUSION

Le régime d'assurance automobile vient de terminer un long cycle de transformations. Au cours de la dernière décennie, la situation financière du régime a été redressée. Les contributions d'assurance ont été réajustées en fonction du risque associé aux différentes catégories d'assurés. Le processus d'indemnisation a été rationalisé. Et le bilan routier s'est amélioré. Tout cela est le fruit d'un effort collectif qui doit se poursuivre.

En proposant de nouvelles contributions d'assurance, la Société a envoyé un message clair à la population : le régime d'assurance automobile reconnaît et valorise le fait que le comportement sur la route a une influence directe sur les contributions d'assurance.

Au terme de ses travaux, le Conseil d'experts n'a relevé, dans la proposition de la Société, aucune entorse aux principes d'assurance d'une société publique qui mériterait des correctifs immédiats.

Le Conseil d'experts s'est donc plutôt tourné vers l'avenir, en proposant un certain nombre de mesures en vue d'améliorer le processus de tarification, de faire évoluer le régime d'assurance automobile en fonction des besoins des assurés et de gérer la capitalisation d'une façon prudente et responsable.

Au-delà de son rôle d'assureur, la Société ne doit cependant pas perdre de vue son mandat en matière de sécurité routière. Ce n'est pas seulement en dollars que se traduit l'amélioration du bilan routier, mais en pertes de vies et en drames humains.

Le Conseil d'experts tient à remercier toutes les personnes qui lui ont fait part de leur vision en lui faisant parvenir des mémoires et des commentaires et en participant aux audiences publiques. Il tient également à remercier le personnel de la Société pour sa précieuse collaboration.

Enfin, le Conseil d'experts souhaite que son rapport enrichisse la réflexion de la Société pour faire en sorte que le régime d'assurance automobile continue de bien servir les intérêts de la population. Il s'agit d'un **régime en constante évolution**.

La proposition de la Société reconnaît et valorise le fait que le comportement sur la route a une influence directe sur les contributions d'assurance.

Le Conseil d'experts n'a relevé aucune entorse aux principes d'assurance d'une société publique qui mériterait des correctifs immédiats.

Les recommandations visent à améliorer le processus de tarification, à faire évoluer le régime en fonction des besoins des assurés et à gérer la capitalisation d'une façon prudente et responsable.

ANNEXE I

Recommandations formulées en 2011
par le Conseil d'experts sur les contributions
d'assurance automobile



ANNEXE I

RECOMMANDATIONS FORMULÉES EN 2011 PAR LE CONSEIL D'EXPERTS SUR LES CONTRIBUTIONS D'ASSURANCE AUTOMOBILE

Lors de la précédente révision des contributions d'assurance, le Conseil d'experts avait rendu publique, le 9 décembre 2011, sa position relativement aux modifications aux contributions d'assurance proposées par la Société. Dans son rapport, intitulé *Préserver l'équité*, le Conseil d'experts formulait quatorze recommandations et faisait une suggestion. Elles sont reproduites ci-dessous.

LE PRINCIPE GÉNÉRAL: L'ÉQUITÉ

Recommandation 1

Le Conseil d'experts recommande à la Société :

- de maintenir, pour chaque catégorie et sous-catégorie de cotisants, des contributions d'assurance correspondant à l'évaluation de son risque réel, tout en évitant les chocs tarifaires.

LES CONTRIBUTIONS D'ASSURANCE POUR LES MOTOCYCLETTES

Recommandation 2

Le Conseil d'experts recommande à la Société :

- de moduler, à l'occasion de la prochaine révision de la tarification, les contributions d'assurance à l'acquisition d'une motocyclette de manière à refléter le risque réel lié à la conduite d'une nouvelle moto.

Recommandation 3

Le Conseil d'experts recommande à la Société :

- d'exercer un suivi de l'incidence de la contribution d'assurance à l'acquisition d'une motocyclette sur l'évolution du parc moto, afin d'éviter que cela ne contrecarre les efforts pour améliorer la sécurité des motocyclistes ;
- d'envisager, à l'occasion de la prochaine révision de la tarification, la possibilité de moduler les contributions d'assurance à l'acquisition afin de favoriser l'acquisition de motocyclettes possédant des équipements plus sécuritaires, dans la mesure où les études de risques le justifient.



Recommandation 4

Le Conseil d'experts recommande à la Société :

- de se donner les systèmes d'information nécessaires pour mesurer de manière appropriée les contributions d'assurance qui correspondent au risque additionnel lié aux points d'inaptitude pour les motocyclistes.

Recommandation 5

Le Conseil d'experts recommande à la Société :

- d'éliminer de la tarification proposée le plafond pour la contribution d'assurance sur l'immatriculation des motocyclettes sport de façon à refléter le risque réel de ce type de motocyclettes.

Recommandation 6

Le Conseil d'experts recommande à la Société :

- d'adopter la définition proposée pour les motocyclettes à circulation restreinte afin de limiter l'accès à cette sous-catégorie ;
- d'adopter la contribution d'assurance proposée afin de reconnaître le risque réel de cette sous-catégorie ;
- de revoir régulièrement les critères d'accès et les contrôles permettant de s'assurer du respect des critères de cette sous-catégorie.

Recommandation 7

Le Conseil d'experts recommande à la Société :

- de répartir, à l'occasion de la prochaine révision de la tarification, les contributions d'assurance des motocyclistes entre le permis de conduire et l'immatriculation selon les résultats de l'analyse de risques associés aux conducteurs qui ne sont pas propriétaires de motos, comme c'est le cas pour les véhicules de promenade.

Recommandation 8

Le Conseil d'experts recommande à la Société :

- d'éliminer de la tarification proposée pour la catégorie des motocyclettes la réduction liée au concept de vulnérabilité, tel que retenu dans sa proposition, de façon à respecter le principe général d'équité.

Recommandation 9

Le Conseil d'experts recommande à la Société :

- de procéder le plus rapidement possible aux changements informatiques nécessaires afin de délivrer un permis de conduire une motocyclette à trois roues et de percevoir les contributions d'assurance qui s'y rattachent.

Recommandation 10

Le Conseil d'experts recommande à la Société :

- de s'assurer que tous ceux qui veulent conduire une motocyclette ont les compétences pour le faire de façon sécuritaire. Les modalités d'application de cette mesure sont laissées à la discrétion de la Société et des tables de concertation sur la sécurité routière.

LES CONTRIBUTIONS D'ASSURANCE POUR LES AUTOBUS

Recommandation 11

Le Conseil d'experts recommande à la Société :

- d'adopter la classification proposée pour les autobus et les contributions d'assurance afférentes, lesquelles reflètent l'évaluation des risques qui leur sont associés.



LA TRANSPARENCE DES AVIS DE PAIEMENT

Recommandation 12

Le Conseil d'experts recommande à la Société :

- de modifier les avis de paiement afin de départager clairement :
 - ↳ les contributions d'assurance en vue de financer le régime sur une base annuelle ;
 - ↳ les contributions d'assurance destinées à amortir le déficit cumulé (sous-capitalisation) ;
 - ↳ la surprime liée aux points d'inaptitude en distinguant les points associés au permis de conduire un véhicule de promenade de ceux qui le sont au permis de conduire une motocyclette ;
 - ↳ les autres sommes perçues à titre de droits, de frais et de taxes, sommes qui sont remises au gouvernement ou utilisées à d'autres fins par la Société.

LA TAXE DE VENTE SUR LES CONTRIBUTIONS D'ASSURANCE

Recommandation 13

Le Conseil d'experts recommande à la Société :

- de revoir son mode de taxation des contributions d'assurance afin d'assujettir celles-ci à une taxe juste et équitable.

LA POLITIQUE DE CAPITALISATION

Recommandation 14

Le Conseil d'experts recommande à la Société :

- de modifier sa politique de capitalisation de façon que les écarts annuels de financement soient constatés séparément pour chaque catégorie de véhicules routiers et soient cumulés à la date de révision des contributions d'assurance ; ces écarts seraient amortis sur une période de trois ans, en pourcentage des contributions d'assurance de la catégorie en cause ;
- d'utiliser la Politique de capitalisation ainsi modifiée à l'occasion de la prochaine révision des contributions d'assurance pour établir la proposition de la Société ;
- de soumettre la Politique de capitalisation à la consultation publique à l'occasion de la prochaine révision des contributions d'assurance.

L'ENCOURAGEMENT AUX BONS COMPORTEMENTS ROUTIERS

Le Conseil d'experts suggérerait à la Société d'examiner la possibilité d'adopter des mesures incitatives pour encourager les bons comportements routiers, à la condition que celles-ci puissent s'appuyer sur une analyse de risques. Le Conseil d'experts proposait ainsi à la Société d'envisager la mise en place d'un système en vertu duquel un conducteur prudent pourrait bénéficier d'un « rabais » au moment du renouvellement de son permis de conduire.

Le rapport du Conseil d'experts publié en décembre 2011 est consultable sur son site Web : www.conseilexpert.aauto.ca.

ANNEXE II

Associations et particulier ayant soumis un mémoire au Conseil d'experts sur les contributions d'assurance automobile



ANNEXE II

ASSOCIATIONS ET PARTICULIER AYANT SOUMIS UN MÉMOIRE AU CONSEIL D'EXPERTS SUR LES CONTRIBUTIONS D'ASSURANCE AUTOMOBILE

Associations

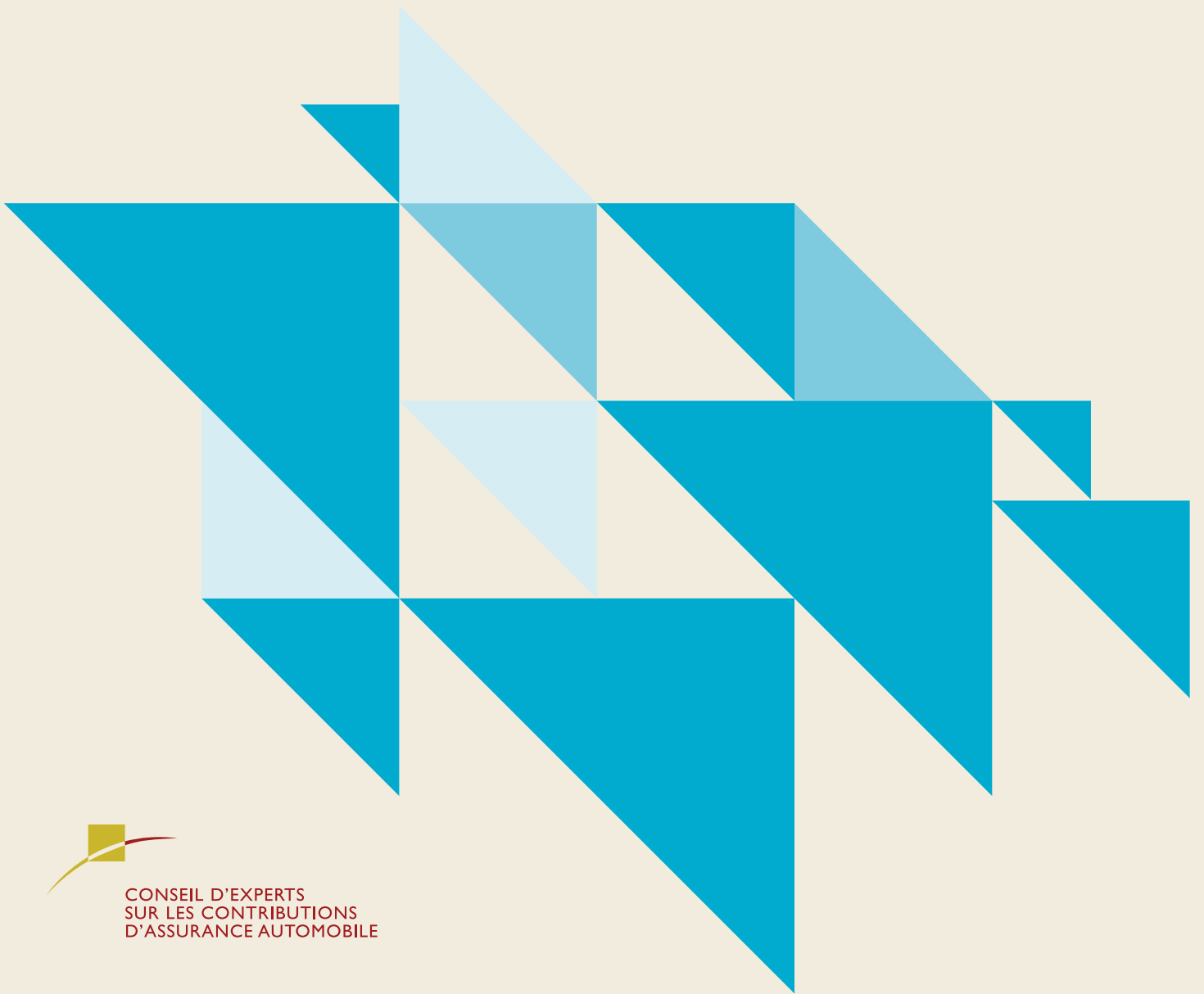
- ▶ CAA-Québec
- ▶ Institut canadien des actuaires
- ▶ Front commun motocycliste

Particulier

- ▶ Boris Meislitzer

Note: toutes les associations et le particulier qui ont présenté un mémoire ont été entendus lors des audiences publiques.

Achévé d'imprimer en avril 2015
sur les presses de l'imprimerie
TC Transcontinental Québec
à Québec



CONSEIL D'EXPERTS
SUR LES CONTRIBUTIONS
D'ASSURANCE AUTOMOBILE