



EXPERTISE ACTUARIELLE
**CONTRIBUTIONS
D'ASSURANCE**

2019



FONDS
D'ASSURANCE
AUTOMOBILE
DU QUÉBEC



SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC

Expertise actuarielle sur les contributions d'assurance 2019

Fonds d'assurance automobile du Québec

Direction de la tarification d'assurance, des placements et de la capitalisation

14 novembre 2017

Mise en garde :

Prendre note que certaines informations ont été élaguées afin d'en protéger la confidentialité et ce, suivant les dispositions de la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels.

Ce document est disponible sur le site Web de la Société de l'assurance automobile du Québec.

Dépôt légal 2017

Bibliothèques et archives nationales du Québec

ISBN 978-2-550-79827-9 (version PDF)

Le 14 novembre 2017

Madame Lorna Telfer
Présidente du Conseil d'administration
Société de l'assurance automobile du Québec

Madame la présidente du Conseil,

La Société de l'assurance automobile du Québec (la Société) souhaite mettre à jour les contributions d'assurance exigibles pour 2019.

Conformément aux articles 151 et 151.1 de la Loi sur l'assurance automobile (RLRQ, chapitre A-25), la Société doit obtenir une expertise actuarielle avant de modifier les contributions d'assurance.

À cet effet, la Direction de la Société a mandaté l'actuaire Marc Drouin, en collaboration avec la Direction de la tarification d'assurance, des placements et de la capitalisation, pour réaliser l'expertise actuarielle requise.

Cette expertise a été réalisée selon les termes du mandat qui réfèrent notamment à la résolution AR-2976.

Il nous fait plaisir de vous présenter ce rapport d'expertise actuarielle sur les contributions d'assurance 2019.

Veuillez agréer, Madame la présidente du Conseil, l'expression de nos sentiments distingués.



Marc Drouin, *Fellow* de l'Institut canadien des actuaires
Directeur
Morneau Shepell



Sébastien Plante, Associé de la *Society of Actuaries*
Directeur par intérim
Direction de la tarification d'assurance, des placements et de la capitalisation



Jean-François Chevarie, *Fellow* de l'Institut canadien des actuaires
Direction de la tarification d'assurance, des placements et de la capitalisation

Table des matières

Section 1.	Introduction.....	7
1.1	But du rapport	7
1.2	Portée du rapport.....	7
1.3	Termes du mandat	8
Section 2.	Cadre de gouvernance.....	9
2.1	Obligations légales	9
2.1.1	Suffisance des contributions d'assurance.....	9
2.1.2	Exigences de tarification du permis	9
2.1.3	Exigences de tarification de l'immatriculation	10
2.1.4	Autres dispositions	10
2.2	Politique de capitalisation	11
2.3	Normes de pratique actuarielle	11
Section 3.	Projection des coûts annuels.....	13
3.1	Période de projection	13
3.2	Hypothèses de projection	14
3.3	Résultat de la projection des coûts.....	15
Section 4.	Classification	17
Section 5.	Données	19
Section 6.	Projection des obtentions pour 2019	21
6.1	Véhicules de promenade	21
6.2	Motocyclettes	21
6.3	Autres véhicules.....	22
6.4	Nombre projeté d'obtentions pour 2019.....	22
Section 7.	Imputation des coûts d'un accident	23
7.1	Processus d'imputation	23
7.2	Particularités.....	23
7.2.1	Limites aux coûts.....	23
7.2.2	Coûts pour besoins financiers par grande catégorie de véhicules.....	23
7.2.3	Coûts pour facteurs de risque – Véhicules de promenade et Motocyclettes	23
7.2.4	Coûts pour facteurs de risque – Autres véhicules	24
7.2.5	Précision pour la protection d'assurance offerte par la CNESST	24
7.2.6	Précision pour les procédés administratifs pertinents	24
Section 8.	Besoins financiers	25
8.1	Coûts et leur mode de financement	25
8.2	Coûts à financer en fonction du risque par grande catégorie de véhicules.....	25
8.3	Répartition des coûts entre immatriculations et permis	26
8.4	Périodes d'assurance et dates de renouvellement des immatriculations	27

8.5	Périodes d'assurance et dates de renouvellement des permis.....	28
8.6	Besoins à financer par les contributions d'assurance en fonction du risque	29
8.7	Besoins à financer par les contributions d'assurance fixes	30
Section 9.	Calcul des facteurs de risque.....	31
9.1	Fréquence et sévérité	31
9.2	Crédibilité.....	31
Section 10.	Contributions d'assurance 2019	33
10.1	Contributions en fonction du risque	33
10.2	Contributions fixes avant application de la limite	33
10.3	Limite à la variation à la hausse des contributions d'assurance	34
10.4	Contributions fixes après application de la limite	35
10.5	Contributions de capitalisation	35
10.6	Contributions d'assurance totales pour 2019.....	36
10.7	Contributions d'assurance 2020-2021 lorsqu'une limite est applicable en 2019	38
Section 11.	Énoncé d'opinion.....	39
Section 12.	Certification des données	41
ANNEXE 1.	Extrait de la résolution AR-2976.....	43
ANNEXE 2.	Description des classes de tarification	49
ANNEXE 3.	Données	69
ANNEXE 4.	Méthode de calcul du risque relatif.....	73

Section 1. Introduction

1.1 But du rapport

L'expertise actuarielle a pour but de répondre aux articles 151 et 151.1 de la Loi sur l'assurance automobile (RLRQ, chapitre A-25), qui requièrent une telle expertise pour la fixation des contributions d'assurance destinées à financer le Fonds d'assurance automobile du Québec (le *Fonds d'assurance*), administré par la Société de l'assurance automobile du Québec (la *Société*).

1.2 Portée du rapport

L'expertise actuarielle, conformément à la résolution AR-2976 du Conseil d'administration, porte sur :

- Les contributions d'assurance rattachées aux permis et aux immatriculations qui seront obtenus¹ pour 2019 ;
- Les contributions d'assurance rattachées aux permis et aux immatriculations qui seront obtenus pour 2020 et 2021, lorsqu'une limite à la variation à la hausse est appliquée en 2019.

Les contributions d'assurance suivantes sont exclues de l'expertise actuarielle, conformément à la résolution AR-2976 :

- Contributions pour les classes de permis autres que la classe 5 ;
- Contributions liées à la réinsertion suite à une révocation pour infraction au Code criminel ;
- Contributions pour l'immatriculation d'une remorque ;
- Contributions pour un certificat de voyage ou autres immatriculations temporaires.

Les contributions d'assurance exclues de l'expertise actuarielle, ainsi que celles faisant l'objet d'une limite à la variation à la hausse en 2019, seront déterminées conformément aux orientations de la résolution AR-2976.

¹ Obtentions pour 2019 : permis et immatriculations relatifs à des périodes d'assurance débutant entre le 1^{er} janvier et le 31 décembre 2019, qu'il s'agisse d'une délivrance, d'un renouvellement ou d'une annulation.

1.3 Termes du mandat

La résolution AR-2976, adoptée le 25 octobre 2017 par le Conseil d'administration de la Société, encadre l'expertise actuarielle. Un extrait de cette résolution est présenté à l'annexe 1.

La Direction de la Société a confié à Marc Drouin, *Fellow* de l'Institut canadien des actuaires, le mandat de réaliser l'expertise actuarielle.

Le mandat prévoit :

- Que la Direction de la tarification d'assurance, des placements et de la capitalisation accompagne l'actuaire dans ses travaux et assume la responsabilité de la qualité des données utilisées dans l'expertise ;
- Que la Direction de la Société précise les orientations qui n'ont pas été spécifiées dans la résolution AR-2976 et qu'elle en assume la responsabilité.

La dernière expertise actuarielle (*dernière expertise*) avait été réalisée en 2014, et portait sur les contributions d'assurance pour 2016.

Section 2. Cadre de gouvernance

Le cadre de gouvernance est composé des obligations légales, de la politique de capitalisation du Fonds d'assurance et des normes de pratique de l'Institut canadien des actuaires. Les orientations précisées par la Direction de la Société sont présentées dans les sections pertinentes.

2.1 Obligations légales

2.1.1 Suffisance des contributions d'assurance

Article 17.4 de la Loi sur la Société de l'assurance automobile du Québec (RLRQ, chapitre S-11.011) :

« Les contributions d'assurance fixées en vertu des articles 151 à 151.3 de la Loi sur l'assurance automobile (chapitre A-25) doivent, à compter de l'exercice financier se terminant au plus tard le 31 décembre 2015, couvrir le paiement de toutes les indemnités découlant d'accidents survenus au cours de la période pour laquelle ces contributions d'assurance sont fixées ainsi que de tous les autres coûts à la charge du Fonds d'assurance pour cette période.

Pour la fixation des contributions d'assurance, la Société peut inclure des revenus de placements autres que ceux reliés aux actifs associés au passif actuariel. Ces contributions d'assurance doivent également être fixées de façon à ce que l'actif du Fonds d'assurance, déduction faite de ses dettes et provisions, soit suffisant pour couvrir le montant du passif actuariel.

Dans l'éventualité d'une insuffisance de l'actif, les contributions d'assurance doivent être fixées de manière à combler cette insuffisance sur une période maximale de 15 ans. »

2.1.2 Exigences de tarification du permis

Article 151 de la Loi sur l'assurance automobile (RLRQ, chapitre A-25) :

« La Société peut fixer, par règlement, après expertise actuarielle, la contribution d'assurance exigible lors de l'obtention d'un permis d'apprenti-conducteur, d'un permis probatoire, d'un permis restreint ou d'un permis de conduire et celle exigible en vertu de l'article 93.1 du Code de la sécurité routière (chapitre C-24.2), en fonction de l'un ou de plusieurs des facteurs suivants :

- 1° selon la nature du permis demandé ;*
- 2° selon sa classe ;*
- 3° selon sa catégorie ;*
- 4° selon le nombre de points d'inaptitude inscrits au dossier du demandeur tenu conformément à l'article 113 du Code de la sécurité routière ;*
- 5° selon les révocations de permis du demandeur ou les suspensions du droit d'en obtenir un imposées en vertu de l'un des articles 180, 185 ou 191.2 du Code de la sécurité routière. »*

2.1.3 Exigences de tarification de l'immatriculation

Article 151.1 de la Loi sur l'assurance automobile (RLRQ, chapitre A-25) :

« La Société peut fixer, par règlement, après expertise actuarielle, la contribution d'assurance exigible lors de l'obtention de l'immatriculation d'un véhicule routier et celle exigible en vertu de l'article 31.1 du Code de la sécurité routière (chapitre C-24.2), selon le risque d'accident rattaché au type de véhicule routier auquel appartient le véhicule.

Le risque d'accident peut être mesuré en fonction, notamment, de l'un ou de plusieurs des facteurs suivants :

- 1° selon la catégorie ou la sous-catégorie de véhicules routiers à laquelle appartient le véhicule ;*
- 2° selon sa masse nette ;*
- 3° selon son nombre d'essieux ;*
- 4° selon sa marque, son modèle ou sa cylindrée ;*
- 5° selon son usage ;*
- 6° selon l'activité professionnelle, la personnalité juridique ou l'identité de son propriétaire ;*
- 7° selon le territoire où il est utilisé.*

La liste des marques et des modèles ou des cylindrées des véhicules routiers mentionnés dans un règlement pris en application du premier alinéa n'est pas soumise à l'obligation de publication et au délai d'entrée en vigueur prévus aux articles 8 et 17 de la Loi sur les règlements (chapitre R-18.1). Ce règlement entre en vigueur à la date de sa publication à la Gazette officielle du Québec ou à toute date ultérieure qu'il indique. »

2.1.4 Autres dispositions

D'autres dispositions légales et réglementaires visant l'application des contributions d'assurance, notamment les modalités administratives prévues aux articles 151.2 et 151.3 de la Loi sur l'assurance automobile (RLRQ, chapitre A-25), ont été prises en considération pour la présente expertise.

2.2 Politique de capitalisation

La politique de capitalisation, qui constitue un outil pour une gestion rigoureuse et transparente de l'équilibre financier du Fonds d'assurance, porte sur le financement des coûts, sur la capitalisation des engagements et sur la gestion des gains et des pertes annuels. Certaines modalités d'application ont été précisées par la résolution AR-2976 et sont considérées dans la présente expertise.

Principes directeurs

Autofinancement

Les contributions d'assurance sont établies pour couvrir les coûts d'une nouvelle année d'accident.

Incitation à la prudence

En vertu de son rôle d'assureur public, la Société met à profit tous les moyens dont elle dispose pour encourager les bons comportements routiers et dissuader les comportements risqués. La tarification des contributions d'assurance constitue un de ces moyens.

Contributions reflétant le risque

Les contributions d'assurance reflètent les coûts du régime de manière à ce que les différentes classes de cotisants assument les coûts qu'elles génèrent.

Stabilité

Les contributions d'assurance doivent être fixées de façon à éviter les fortes fluctuations.

Non-discrimination

Les contributions d'assurance sont fixées sans égard à l'âge, au sexe ou à la région.

Répartition des coûts d'un accident à parts égales entre les véhicules impliqués

Les coûts d'un accident sont généralement partagés à parts égales entre les parties impliqués dans un accident.

Application

Le conseil d'administration adopte la politique de capitalisation ainsi que les contributions de capitalisation (remise ou surcharge). La politique encadre l'utilisation du corridor de stabilisation du taux de capitalisation.

2.3 Normes de pratique actuarielle

Cette expertise s'appuie sur les normes de pratique de l'Institut canadien des actuaires, section générale, et sur les normes de pratique de la section 5000 applicable aux régimes publics d'assurance pour préjudices corporels.

Section 3. Projection des coûts annuels

La projection des coûts² d'une année d'accident repose sur l'évaluation du passif actuariel en date du 31 décembre 2016, à laquelle s'ajoutent différentes hypothèses nécessaires à la projection des coûts sur la période de projection.

Évaluation du passif actuariel en date du 31 décembre 2016

L'évaluation du passif actuariel en date du 31 décembre 2016 a été réalisée conformément à la pratique actuarielle reconnue au Canada et est établie sur la base de meilleure estimation. Cette évaluation est produite par la Direction de l'évaluation du passif actuariel.

[REDACTED]

[REDACTED]

Événements subséquents

Les coûts d'investissement et les bénéfices attendus du projet CASA, ainsi que ceux du plan d'action de la VPIA sont exclus de l'expertise actuarielle, conformément à la résolution AR-2976.

3.1 Période de projection

La période de projection des coûts annuels s'étend aux années 2017 à 2021. La projection au-delà de l'année 2019 est nécessaire pour refléter la durée des différents permis et immatriculations.

Durée des différents permis et immatriculations

La période d'assurance des immatriculations et des permis de conduire est généralement de 12 mois. Cependant, la délivrance d'un permis d'apprenti-conducteur est généralement pour une période de 18 mois et celle pour un permis probatoire est généralement pour une période de 24 mois. Le permis restreint autorisant uniquement la conduite d'un véhicule routier muni d'un antidémarrage éthylométrique (*permis restreint suite à une infraction au Code criminel*) peut être délivré pour une période pouvant s'étendre jusqu'à 10 ans. Aux fins de l'expertise, aucun permis n'est supposé être en vigueur au-delà de 2021.

² Le coût d'une année d'accident représente la valeur actualisée des montants déboursés et à déboursier pour les personnes accidentées, leurs mandataires et fournisseurs, le réseau de la santé, la participation au financement du Tribunal administratif du Québec ainsi que les frais d'administration de cette même année d'accident.

3.2 Hypothèses de projection

Indexation des indemnités et des frais

Les indemnités et les frais sont généralement indexés à l'indice des prix à la consommation au 1^{er} janvier de chaque année. Les hypothèses suivantes ont été retenues :

- 1^{er} janvier 2017 : le taux d'indexation des indemnités et des frais est de 1,4 % ;
- 1^{er} janvier 2018 : le taux d'indexation des indemnités et des frais est de 1,5 % ;
- 1^{er} janvier 2019 et suivants : le taux d'indexation des indemnités et des frais retenu est de 2,0 %.

Les taux d'indexation spécifiques de chaque indemnité ou frais sont établis d'après l'évaluation du passif actuariel en date du 31 décembre 2016 et tiennent compte de caractéristiques qui leur sont propres.

Croissance annuelle des coûts du Fonds d'assurance en excédent de l'indexation

La croissance annuelle des coûts du Fonds d'assurance est liée, outre l'indexation des indemnités et des frais, à d'autres facteurs tel que l'augmentation des salaires. L'effet des facteurs autres que cette indexation est évalué à 0,5 % en excédent de l'indexation. Cette évaluation a été produite en collaboration avec la Direction de l'évaluation du passif actuariel. Sur un cycle tarifaire de 3 années, cet effet génère un sous-financement cumulatif estimé à 1,5 %.

Indexation des contributions d'assurance

Les contributions d'assurance pour 2018 sont celles prévues au Règlement sur les contributions d'assurance (RLRQ, c. A-25, r. 3.2).

1^{er} janvier 2019 : le taux d'indexation des classes exclues de l'expertise actuarielle est de 3,5 %, conformément à la résolution AR-2976. Ce taux est constitué de l'hypothèse d'indexation au 1^{er} janvier 2019 (2,0 %) ainsi que d'une composante de compensation rétroactive de 1,5 % décrite précédemment. Cette composante est implicitement incluse dans les contributions d'assurance qui sont visées par l'expertise actuarielle.

Effet net du bilan routier sur les coûts

Le bilan routier est supposé évoluer proportionnellement à la variation du nombre projeté de permis et d'immatriculations, afin que toute amélioration ou détérioration du bilan routier puisse être reconnue dans l'exercice tarifaire subséquent, conformément à la résolution AR-2976. Cette hypothèse suppose donc un taux d'accident constant sur la période de projection, mais un bilan routier croissant en absolu.

L'effet net du bilan routier sur les coûts est de 1,6 % par année, en moyenne. Cet effet est compensé par la variation du nombre projeté de permis et d'immatriculations, et n'influence pas significativement les contributions d'assurance.

Taux d'actualisation

Le taux d'actualisation est celui retenu lors de l'évaluation du passif actuariel en date du 31 décembre 2016, soit 5,57 %. À la date de production de cette expertise, aucun changement à la politique de placements du Fonds d'assurance ni au taux d'actualisation n'est prévu.

Projection des frais d'administration

La projection des frais d'administration du Fonds d'assurance est réalisée par activité et est produite par la Direction générale du budget, de la comptabilité et du contrôle organisationnel. Les frais d'administration affectés à une nouvelle année d'accident (année courante) sont établis de la manière suivante :

- Frais d'administration liés à l'indemnisation : La portion de ces frais affectée à l'année courante est basée sur l'évaluation du passif actuariel en date du 31 décembre 2016 ;
- Prévention et promotion de la sécurité routière : Ces frais sont entièrement affectés à l'année courante ;
- Frais de perception : Ces frais sont entièrement affectés à l'année courante ;
- Gestion du stationnement du siège social : Ces frais sont entièrement affectés à l'année courante.

La répartition des frais d'administration entre les années d'accident se base sur la dernière étude sur la ventilation des frais d'administration, qui tient compte de la gestion par activité et de l'effort relatif à l'administration de chaque dossier.

3.3 Résultat de la projection des coûts

Coûts annuels projetés (M \$) en date du 1^{er} juillet de l'année d'accident³

Composante	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Indemnisation	790,8	818,9	849,8	883,0	917,7	953,8
Montant ██████████ ██████████	5,4	5,6	5,9	6,1	6,3	6,6
Financement du Tribunal administratif du Québec	13,0	13,7	14,6	15,5	16,5	17,6
Frais d'administration						
<i>Fonds d'assurance</i>	<i>88,5</i>	<i>91,3</i>	<i>93,7</i>	<i>95,5</i>	<i>96,9</i>	<i>99,8</i>
<i>Prévention et promotion de la sécurité routière</i>	<i>54,3</i>	<i>60,6</i>	<i>62,7</i>	<i>64,4</i>	<i>64,1</i>	<i>63,2</i>
<i>Frais de perception</i>	<i>28,4</i>	<i>29,1</i>	<i>30,1</i>	<i>30,9</i>	<i>30,8</i>	<i>30,3</i>
<i>Gestion du stationnement du siège social</i>	<i>1,1</i>	<i>1,2</i>	<i>1,2</i>	<i>1,2</i>	<i>1,2</i>	<i>1,2</i>
Total - Frais d'administration	172,4	182,2	187,8	192,1	192,9	194,6
TOTAL	981,6	1 020,5	1 058,0	1 096,7	1 133,5	1 172,6

³ Comme les nombres ont été arrondis, il est possible que la somme des éléments de ce tableau et des tableaux suivants n'égalent pas le total.

Section 4. Classification

L'expertise actuarielle est effectuée selon la composition des classes de tarification en vigueur au 25 octobre 2017, conformément à la résolution AR-2976.

Des informations supplémentaires relatives à la classification sont présentées à l'annexe 2.

Immatriculation

Les classes de tarification des immatriculations sont définies en tenant compte de l'utilisation et de certaines caractéristiques physiques des véhicules, soit :

- La catégorie d'usage (utilisation faite du véhicule, type d'utilisateur, lieu où il circule, type de véhicule) ;
- La masse nette pour certains autobus ;
- Le nombre d'essieux maximal pour certains camions ;
- La marque et le modèle, la cylindrée ou la puissance en kW pour certaines motocyclettes.

Pour les besoins de l'expertise actuarielle, les véhicules sont répartis entre trois grandes catégories de véhicules, soit les *Véhicules de promenade*, les *Motocyclettes* et les *Autres véhicules*.

Permis

Les classes de tarification des permis, pour lesquelles une contribution d'assurance est exigée, sont définies selon :

- La classe du permis (classes 5, 6 et 8) ;
- Le type de permis :
 - Permis de conduire ;
 - Permis probatoire ;
 - Permis d'apprenti-conducteur ;
 - Permis restreint pour le principal travail ;
 - Permis restreint suite à une infraction au Code criminel.

La contribution d'assurance est fixée selon le nombre de points d'inaptitude (PDI) inscrit au dossier d'un titulaire d'un permis de conduire, probatoire ou restreint pour le principal travail. La période de référence pour les PDI est de 2 ans.

Aucune contribution d'assurance n'est exigée pour les classes 1, 2, 3, 4 et 6D du permis. Une contribution d'assurance est exigée de la classe 8 uniquement s'il s'agit de la seule classe d'un permis.

Section 5. Données

La Direction de la tarification d'assurance, des placements et de la capitalisation assume la responsabilité de la fiabilité et de la suffisance des données. La certification des données est présentée à la section 12.

Des informations supplémentaires relatives aux données utilisées et aux travaux relatifs à la qualité de ces données sont présentées à l'annexe 3.

Origine des données

Les données utilisées pour cette expertise font référence aux années d'accident 2010 à 2016 et proviennent principalement de quatre sources, soit le système *Actuariat* (ACT Tarif) de la tarification, l'évaluation du passif actuariel, le fichier des rapports d'accident du système *Enquête et données d'accident* et plusieurs tables de l'environnement informationnel intégré de la Société.

Identification des véhicules impliqués dans un accident

L'information retenue est jugée fiable et suffisante pour répartir les coûts du Fonds d'assurance entre les trois grandes catégories de véhicules et pour calculer les facteurs de risque qui servent à établir les contributions d'assurance.

Pour 97 % des coûts imputés aux véhicules, il est possible d'identifier le véhicule impliqué dans un accident :

- Pour 93 % de ces coûts, il est possible d'identifier la catégorie d'usage du véhicule impliqué ainsi que la classe de tarification du véhicule. Cette information provient principalement des rapports d'accident ou des demandes d'indemnité ;
- Pour 2 % de ces coûts, il est impossible d'identifier précisément le véhicule, mais il est possible de le redistribuer sur certaines classes de tarification en utilisant l'information présente sur les demandes d'indemnité (type de véhicule). Des hypothèses basées sur cette information permettent d'établir cette correspondance ;
- Pour 2 % de ces coûts, il s'agit de véhicules d'une autre juridiction.

Les coûts pour lesquels un véhicule québécois impliqué dans un accident n'a pu être identifié et pour lesquels le type de véhicule n'est pas connu représentent 3 % des coûts du Fonds d'assurance et sont exclus du calcul des facteurs de risque.

Identification des titulaires de permis impliqués dans un accident

L'information globale est jugée fiable et suffisante pour répartir les besoins financiers attribués aux véhicules de promenade entre les permis et les immatriculations, et pour établir les facteurs de risque qui servent à déterminer les contributions d'assurance de la classe 5 du permis.

L'identification est réalisée principalement grâce à l'information provenant des rapports d'accident ou des demandes d'indemnité. Les titulaires qui conduisaient au moment de l'accident ne peuvent pas tous être identifiés. Les coûts pour lesquels le titulaire impliqué dans un accident n'a pu être identifié représentent environ 7 % des coûts imputés à des véhicules de promenade et sont exclus du calcul des facteurs de risque.

Section 6. Projection des obtentions pour 2019

Le nombre⁴ d'immatriculations et de permis obtenus pour 2016 est projeté en 2019 en utilisant des taux de projection basés sur l'évolution des 3 dernières années du nombre d'immatriculations et de permis.

6.1 Véhicules de promenade

Les taux de projection retenus pour la grande catégorie *Véhicules de promenade* ont été déterminés de manière à maintenir une relation constante entre le nombre d'immatriculations et de titulaires-proprétaires sur la période de projection. Ils sont basés sur l'évolution observée entre 2013 et 2016.

Hypothèses de variation - Véhicules de promenade

Type	Variation annuelle (%) 2017 à 2019
Permis	0,76
Immatriculations	1,20

6.2 Motocyclettes

Les taux de projection retenus pour la grande catégorie *Motocyclettes* ont été déterminés de manière à maintenir une relation constante entre le nombre d'immatriculations et de titulaires-proprétaires sur la période de projection. Ils sont basés sur l'évolution observée entre 2013 et 2016. Deux phénomènes complexifient l'analyse de cette grande catégorie de véhicules et devront être analysés avant le prochain exercice tarifaire :

- L'abandon de la classe 6 du permis par les titulaires non propriétaires d'une motocyclette ;
- La popularité de la classe 6E qui permet la conduite d'une motocyclette à trois roues.

Hypothèses de variation - Motocyclettes

Type	Variation annuelle (%) 2017 à 2019
Permis d'apprenti-conducteur et probatoire	4,70
Permis de conduire et restreints	0,20
Immatriculations	4,70

⁴ Un renouvellement compte pour une obtention alors qu'une acquisition compte pour une fraction établie selon le nombre de mois sur lesquels la contribution exigée a été ventilée par le système comptable. De même, une vente ou un remisage de véhicule vient réduire le nombre d'obtentions par une fraction établie selon le nombre de mois sur lesquels la contribution remboursée a été ventilée.

6.3 Autres véhicules

Puisqu'il n'y a pas de contribution d'assurance sur le permis de conduire pour cette grande catégorie de véhicules, le taux de projection a été choisi à partir des données sur l'immatriculation seulement. Il est basé sur l'évolution observée entre 2013 et 2016.

Hypothèses de variation - *Autres véhicules*

Type	Variation annuelle (%) 2017 à 2019
Immatriculations	0,80

6.4 Nombre projeté d'obtentions pour 2019

Nombre projeté de permis pour 2019

Grande catégorie de véhicules	Nombre projeté
<i>Véhicules de promenade</i> Classe 5	5 801 000
<i>Motocyclettes</i> Classe 6	541 000
Total	6 342 000

Nombre projeté d'immatriculations pour 2019

Grande catégorie de véhicules	Nombre projeté
<i>Véhicules de promenade</i>	5 014 000
<i>Motocyclettes</i>	224 000
<i>Autres véhicules</i>	915 000
Total	6 153 000

Section 7. Imputation des coûts d'un accident

7.1 Processus d'imputation

L'objectif du processus d'imputation est de répartir les coûts d'un accident entre les parties impliquées.

Les parties impliquées jugées imputables (parties impliquées) sont les suivantes :

- Véhicules automobiles immatriculés au Québec et assujettis à une contribution d'assurance ;
- Véhicules automobiles d'une autre juridiction.

Les coûts des parties jugées non imputables (ex : piétons, cyclistes) sont répartis à parts égales entre les parties impliquées de l'accident.

Le choix de la Société se traduit par une responsabilité partagée des coûts d'un accident entre les parties impliquées, et ce, généralement à parts égales. Cette décision s'appuie sur :

- L'indemnisation sans égard à la faute des victimes d'un accident automobile ;
- La responsabilité des conducteurs n'étant pas un critère d'imputation retenu par la Société.

Certaines précisions à cette règle permettent de considérer la protection d'assurance offerte par la Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité du travail (CNESST) ou les procédés administratifs pertinents.

7.2 Particularités

7.2.1 Limites aux coûts

Aux fins des différentes analyses, les coûts par réclamation et/ou par partie impliquée sont limités afin d'exclure l'effet des réclamations importantes.

7.2.2 Coûts pour besoins financiers par grande catégorie de véhicules

Les coûts utilisés pour répartir les besoins financiers entre les grandes catégories de véhicules sont limités à 1,30 M \$ par réclamation. Aucune limite n'est appliquée par partie impliquée.

7.2.3 Coûts pour facteurs de risque – Véhicules de promenade et Motocyclettes

Les coûts utilisés pour évaluer les facteurs de risque entre les classes de tarification de ces grandes catégories de véhicules sont limités à 1,30 M \$ par réclamation et les coûts imputés à chaque partie impliquée sont limités à 325 000 \$.

7.2.4 Coûts pour facteurs de risque – *Autres véhicules*

Les coûts utilisés pour évaluer les facteurs de risque entre les classes de tarification de cette grande catégorie de véhicules sont limités à 325 000 \$ par réclamation. Aucune limite n'est appliquée par partie impliquée.

7.2.5 Précision pour la protection d'assurance offerte par la CNESST

L'objectif de cet ajustement est de considérer, dans le processus d'imputation, la protection d'assurance de la CNESST pour les accidents de la route qui se produisent dans le cadre du travail.

Cet ajustement implique :

- Estimation globale des coûts de victimes assurées par la CNESST (33 M \$ à 42 M \$ entre 2012 et 2015) ;
- Affectation à des parties impliquées considérées assurables à la CNESST ;
 - Les classes de tarification de la Société considérées assurables à la CNESST sont les suivantes : taxis, autobus, camions, tracteurs de ferme et véhicules à usage commercial (Plaque F).
- Processus d'imputation de ces coûts, tel que défini à la section 7.1 ;
- Déduction de ces coûts aux parties impliquées considérées assurables à la CNESST.

Le processus d'imputation transfère donc une partie des coûts des parties impliquées considérées assurables à la CNESST vers les autres parties impliquées d'un accident.

La méthode utilisée est essentiellement celle retenue lors de la dernière expertise. Des études additionnelles et des pistes d'amélioration avaient été recommandées pour raffiner cette méthode et corriger un biais. Comme ces études suivent leur cours et ne sont pas complétées, la Société a choisi de reconduire la méthode retenue lors de la dernière expertise et s'est engagée à terminer ces études pour le prochain cycle tarifaire. L'impact potentiel est de moins de 5 % sur l'évaluation des contributions d'assurance, particulièrement pour les véhicules de la grande catégorie *Autres véhicules*.

7.2.6 Précision pour les procédés administratifs pertinents

L'objectif de cet ajustement est de considérer, dans le processus d'imputation, certains procédés administratifs liés aux véhicules d'une autre juridiction :

- La Société a des ententes avec l'Ontario, l'Alberta et le Manitoba. Les résidents de ces provinces sont indemnisés par leur propre assureur et ne génèrent aucun coût pour la Société ;
- La Société peut généralement poursuivre le conducteur d'une autre juridiction responsable d'un accident ;
- La Société tient également compte de la responsabilité du conducteur d'une autre juridiction dans son indemnisation.

Afin que le processus d'imputation reflète ces procédés administratifs, l'imputation des coûts aux véhicules d'une autre juridiction est limitée aux victimes qui y prenaient place au moment de l'accident ainsi qu'à une portion des coûts liés aux parties jugées non imputables (ex : piétons, cyclistes, etc.)

Section 8. Besoins financiers

Les besoins financiers pour 2019 sont établis de manière à associer aux obtentions pour 2019 (section 6) les coûts projetés (section 3) liés à leur période d'assurance. Les besoins financiers sont séparés entre une portion à financer par des contributions en fonction du risque et une autre à financer par des contributions fixes (non fonction du risque).

Chaque composante de la portion fixe des contributions d'assurance peut être tarifée de manière indépendante et vise à être représentative des classes de cotisants qui génèrent ces coûts, en tenant compte des modes de financement disponibles, conformément à la résolution AR-2976.

8.1 Coûts et leur mode de financement

Mode de financement des différentes catégories de coûts du Fonds d'assurance

Catégories	Mode de financement
Coûts d'indemnisation imputés à des véhicules québécois	Contribution en fonction du risque
Coûts d'indemnisation imputés à des véhicules d'autres juridictions - Accidents au Québec	Contribution fixe
Coûts d'indemnisation imputés à des véhicules d'autres juridictions - Accidents Hors-Québec	Contribution fixe
Frais d'administration liés au Fonds d'assurance	Contribution en fonction du risque
Frais d'administration autres que ceux liés au Fonds d'assurance	Contribution fixe
Financement du Tribunal administration du Québec (TAQ)	Contribution en fonction du risque

Les coûts d'indemnisation imputés à des véhicules d'autres juridictions sont séparés en deux catégories distinctes, puisqu'elles sont tarifées différemment.

8.2 Coûts à financer en fonction du risque par grande catégorie de véhicules

Les coûts à financer en fonction du risque sont répartis entre les trois grandes catégories de véhicules. Cette répartition est nécessaire en raison du financement via le permis qui est spécifique à chaque grande catégorie de véhicules.

La répartition 2016 des coûts par grande catégorie de véhicules se base sur les années 2014 et 2015. Elle tient compte des coûts (section 7.2.2), ajustés pour refléter le nombre d'immatriculations par grande catégorie de véhicules de 2016.

La répartition retenue pour 2016 est par la suite projetée pour refléter l'évolution attendue du nombre d'immatriculations et de permis.

Répartition (%) projetée des coûts entre les grandes catégories de véhicules

Grande catégorie de véhicules	2019	2020	2021
<i>Véhicules de promenade</i>	69,4	68,9	68,5
<i>Motocyclette</i>	17,5	18,0	18,6
<i>Autres véhicules</i>	10,6	10,5	10,4
Véhicules d'autres juridictions - Accidents Hors-Québec	2,0	2,0	2,0
Véhicules d'autres juridictions - Accidents au Québec	0,5	0,5	0,5
Total	100,0	100,0	100,0

Les coûts à financer en fonction du risque sont déterminés en combinant :

- Les coûts projetés (section 3.3) ;
- La répartition projetée des coûts entre les grandes catégories de véhicules (ci-haut).

Coûts (M \$) à financer par les contributions d'assurance en fonction du risque

Grande catégorie de véhicules	2019	2020	2021
<i>Véhicules de promenade</i>	693,8	715,2	738,2
<i>Motocyclette</i>	175,1	187,2	200,4
<i>Autres véhicules</i>	105,8	108,9	112,2
Véhicules d'autres juridictions - Accidents Hors-Québec	20,3	20,9	21,5
Véhicules d'autres juridictions - Accidents au Québec	5,2	5,3	5,5
Total à financer	1 000,1	1 037,6	1 077,8

8.3 Répartition des coûts entre immatriculations et permis

Pour les grandes catégories *Véhicules de promenade* et *Motocyclettes*, la Société perçoit des contributions d'assurance à la fois sur le permis et sur l'immatriculation.

Véhicules de promenade

La portion des coûts à financer en fonction du risque par les contributions d'assurance de la classe 5 du permis est établie de manière à ce que les titulaires non-proprétaires d'un véhicule autofinancent globalement leurs coûts, conformément à la résolution AR-2976.

Les plus récentes données d'expérience (2012 à 2015) indiquent que 26,1 % des conducteurs de véhicules de promenade ne sont pas propriétaires et qu'ils représentent 15,6 % des coûts imputés aux véhicules de promenade. Il en résulte que 60 % des coûts à financer en fonction du risque seront assumés par les contributions d'assurance sur le permis et 40 % par la contribution d'assurance sur l'immatriculation.

Motocyclettes

La portion des coûts à financer en fonction du risque par les contributions d'assurance de la classe 6 du permis découle de l'ajustement de 3,5 % des contributions d'assurance en 2019, conformément à la résolution AR-2976.

Il en résulte que 23 % des coûts à financer en fonction du risque seront assumés par les contributions d'assurance sur le permis et 77 % par les contributions d'assurance sur l'immatriculation.

Autres véhicules

Les coûts à financer en fonction du risque seront assumés par les contributions d'assurance sur l'immatriculation uniquement, conformément à la résolution AR-2976.

8.4 Périodes d'assurance et dates de renouvellement des immatriculations

Lors de l'obtention d'une immatriculation, une contribution d'assurance est exigée pour une période d'assurance donnée. La période d'assurance lors du renouvellement de l'immatriculation d'un véhicule est de 12 mois. Les nouvelles immatriculations sont délivrées pour une période d'assurance se terminant à la prochaine date de renouvellement prévue ou, lorsque cette date est rapprochée, jusqu'au renouvellement subséquent.

La date de renouvellement d'un véhicule dépend de sa catégorie d'usage.

Mois de renouvellement - Immatriculation

Véhicule	Mois de renouvellement
Véhicule de promenade	Réparti dans l'année selon le nom du propriétaire
Motocyclette, cyclomoteur, véhicule de ferme et habitation motorisée (plaque F)	Avril
Autobus pour le transport d'écoliers	Septembre
Véhicule saisonnier d'hiver	Décembre
Autres types de véhicules	Mars

La période de ventilation des contributions d'assurance pour l'immatriculation consiste en la période présumée d'utilisation d'un véhicule en particulier. En général, la ventilation des contributions d'assurance d'un véhicule est uniforme sur 12 mois. Certains véhicules font toutefois exception, soit les autobus pour le transport d'écoliers (ventilation uniforme sur 10 mois), les véhicules saisonniers d'hiver (ventilation uniforme sur 5 mois) et les motocyclettes (ventilation non-uniforme sur 7 mois).

Les hypothèses de répartition des périodes de ventilation rattachées aux obtentions pour 2019 sont développées à partir des données de 2016 et servent à déterminer les besoins à financer par les contributions d'assurance en fonction du risque par grande catégorie de véhicules (section 8.6).

Hypothèses de répartition (%) des immatriculations obtenues pour 2019

Grande catégorie de véhicules	2019	2020
<i>Véhicules de promenade</i>	54,2	45,8
<i>Motocycllette</i>	100,0	0,0
<i>Autres véhicules</i>	81,4	18,6

8.5 Périodes d'assurance et dates de renouvellement des permis

Lors de l'obtention d'un permis, une contribution d'assurance est exigée pour une période d'assurance donnée. Les nouveaux permis sont délivrés pour une période se terminant à la prochaine date de renouvellement prévue ou, lorsque cette date est rapprochée, jusqu'au renouvellement subséquent. La date de renouvellement et la période d'assurance des principaux types de permis sont présentées au tableau suivant.

Période d'assurance des différents types de permis

Type de permis	Période d'assurance
Régulier	Délivrance : jusqu'au prochain anniversaire du détenteur Renouvellement : 12 mois à partir de l'anniversaire du détenteur
Probatoire	Délivrance : 24 mois
Apprenti-conducteur	Délivrance : 18 mois Renouvellement : 12 mois
Restreint	Période n'excédant pas la durée de la sanction/suspension/révocation

La période de ventilation des contributions d'assurance pour la classe 5 du permis se fait uniformément sur la période d'assurance. Cependant, la ventilation de la classe 6 du permis est spécifique à l'aspect saisonnier de ce type de conduite.

Les hypothèses de répartition des périodes de ventilation rattachées aux obtentions pour 2019 entre les différents exercices visés sont développées à partir des données de 2016 et servent à déterminer les besoins à financer par les contributions d'assurance en fonction du risque (section 8.6).

Hypothèses de répartition (%) des permis obtenus pour 2019

Grande catégorie de véhicules	2019	2020	2021
<i>Véhicules de Promenade</i> Classe 5	49,4	49,6	1,0
<i>Motocycllettes</i> Classe 6	54,9	45,0	0,1

8.6 Besoins à financer par les contributions d'assurance en fonction du risque

Les besoins à financer par les contributions d'assurance en fonction du risque des obtentions pour 2019 sont établis en combinant :

- Coûts à financer en fonction du risque (section 8.2) ;
- Répartition des coûts entre immatriculations et permis (section 8.3) ;
- Hypothèses de répartition des immatriculations obtenues pour 2019 (section 8.4) ;
- Hypothèses de répartition des permis obtenus pour 2019 (section 8.5) ;
- Taux d'actualisation (section 3.2).

Besoins à financer (M \$) par les contributions d'assurance en fonction du risque

Grande catégorie de véhicules	2019
<i>Véhicules de promenade</i>	
Immatriculations	275,9
Permis	409,9
<i>Motocyclettes</i>	
Immatriculations	133,9
Permis	40,0
<i>Autres véhicules</i>	
Immatriculations	103,9
Total à financer	963,5

8.7 Besoins à financer par les contributions d'assurance fixes

Le financement de ces coûts est effectué selon une méthode dite de répartition, c'est-à-dire que les coûts d'une année sont financés entièrement par les contributions d'assurance sur les immatriculations et les permis obtenus au cours de cette année.

Certains revenus du Fonds d'assurance ne sont pas affectés spécifiquement aux trois grandes catégories de véhicules, ils sont donc déduits du besoin à financer par les contributions d'assurance fixes.

Besoins à financer (M \$) par les contributions d'assurance fixes

Composante	2019
Frais d'administration autres que ceux liés au Fonds d'assurance	96,6
Véhicules d'autres juridictions - Accidents Hors-Québec	20,0
Véhicules d'autres juridictions - Accidents au Québec	5,1
Total - Coûts	121,7
Autres revenus à déduire	
Réinsertion suite à une révocation pour infraction au Code criminel	2,2
Immatriculation permanente - remorque	2,8
Certificat de voyage, immatriculation temporaire	1,0
Défense nationale	0,4
Stationnement	1,3
Total – Autres revenus à déduire	7,7
Total à financer	114,0

Section 9. Calcul des facteurs de risque

Les contributions d'assurance en fonction du risque sont établies de manière à refléter le risque relatif d'une classe de tarification à l'intérieur d'une grande catégorie de véhicules. Chaque grande catégorie de véhicules est évaluée séparément.

Des informations supplémentaires relatives au calcul des facteurs de risque sont présentées à l'annexe 4.

9.1 Fréquence et sévérité

Les facteurs de risque sont mesurés en comparant l'expérience d'une classe de tarification à celle de sa grande catégorie de véhicules, selon les composantes de fréquence⁵ et de sévérité⁶. Cette distinction permet :

- D'accorder plus de crédibilité à une composante par rapport à l'autre, la fréquence caractérisant généralement davantage le risque entre les différentes classes de tarification d'une grande catégorie de véhicules ;
- D'utiliser l'expérience récente, puisque les données sur la fréquence sont plus rapidement matures que celles de sévérité.

La fréquence et la sévérité sont calculées par année d'accident pour les différents permis et immatriculations. Elles se basent sur l'expérience (coûts imputés, nombre de parties impliquées et exposition au risque) des années 2014 à 2016 en fréquence et des années 2013 à 2015 en sévérité. L'année 2016 est exclue de l'analyse de la sévérité en raison de son manque de maturité à cette fin.

Le calcul des facteurs de risque des permis de classe 5 est réalisé en considérant uniquement l'expérience de la grande catégorie *Véhicules de promenade*. L'expérience des permis probatoires est exclue du calcul des facteurs de risque par PDI.

9.2 Crédibilité

Les facteurs de risque de chaque année sont pondérés pour établir un facteur de risque moyen pour la fréquence et la sévérité. Ces facteurs moyens sont « crédibilisés » en pondérant le facteur de risque moyen observé dans cette expertise avec celui de la dernière expertise⁷. Une formule de crédibilité sert à établir cette pondération. Elle s'appuie sur le nombre de parties impliquées associé à la classe de tarification. Plus ce nombre est élevé, plus le poids (ou crédibilité) accordé au facteur de risque moyen observé est élevé.

⁵ La fréquence représente le nombre de parties impliquées par unité d'exposition au risque.

⁶ La sévérité représente le coût imputé moyen par partie impliquée.

⁷ Les facteurs de risque de la dernière expertise ont été recalculés en appliquant la méthode de la présente expertise.

La formule de crédibilité a été développée afin de trouver un compromis entre la précision des facteurs de risque et leur stabilité entre les cycles tarifaires. Les critères suivants sont à la base du calibrage :

Critère de précision

La crédibilité a été calibrée afin que les facteurs de risque calculés ne s'écartent pas de plus de 20 % des facteurs de risque théoriques dans 80 % des simulations.

Critère de stabilité

La crédibilité a été calibrée afin que les facteurs de risque varient de moins de 15 % entre deux exercices tarifaires trisannuels dans 80 % des simulations.

Section 10. Contributions d'assurance 2019

La contribution d'assurance totale est composée de :

- Contribution de financement ;
 - Contribution en fonction du risque ;
 - Contribution fixe (non fonction du risque).
- Contribution de capitalisation (surcharge ou remise).

La contribution de financement fait l'objet d'une limite à la variation à la hausse, conformément à la résolution AR-2976.

10.1 Contributions en fonction du risque

Les contributions en fonction du risque sont déterminées à partir des facteurs de risque (section 9) de manière à ce qu'elles supportent les besoins à financer par les contributions en fonction du risque (section 8.6), en tenant compte du nombre projeté de permis ou d'immatriculations obtenus pour 2019 (section 6).

10.2 Contributions fixes avant application de la limite

Les contributions fixes avant application de la limite sont établies en combinant :

- Le besoin à financer par les contributions fixes divisé en deux parties ;
 - Partie liée au coût d'indemnisation imputé à des véhicules d'autres juridictions - Accidents Hors-Québec ;
 - Partie liée aux autres composantes ;
- Le nombre d'obtentions finançant chaque partie ;
 - La première partie est financée par tous les permis de classe 5, soit 5,8 millions de cotisants ;
 - La seconde partie est financée par tous les permis de classe 5, les permis d'apprenti-conducteur de classe 6 et toutes les immatriculations, soit 12,0 millions de cotisants.

La contribution fixe (base annuelle), avant application de la limite, est établie de la manière suivante :

- 11,30 \$ par permis de classe 5 ;
- 7,85 \$ par immatriculation et par permis d'apprenti-conducteur de classe 6.

Les titulaires d'un permis de classe 6 ne paient pas de contribution fixe, à l'exception des titulaires d'un permis d'apprenti-conducteur, conformément à la résolution AR-2976. Cette pratique est la même que lors de l'exercice tarifaire précédent et reflète le fait que ces titulaires ne génèrent pas de transaction additionnelle pour la Société, car ces permis sont renouvelés en même temps que ceux de la classe 5.

Tout accident ayant lieu à l'extérieur du Québec et impliquant un véhicule d'une autre juridiction peut engendrer des coûts pour le Fonds d'assurance, si une des victimes est québécoise. Cet élément s'apparente à de l'assurance-voyage et n'a pas de lien avec les classes de permis ou d'immatriculation du système de classification de la Société. Chaque Québécois est exposé au risque d'être impliqué dans un accident à l'étranger. Le choix de la Société est de financer les coûts de ces accidents hors-Québec via la contribution fixe du permis de classe 5, qui est le meilleur moyen de percevoir une seule contribution d'assurance par Québécois.

10.3 Limite à la variation à la hausse des contributions d'assurance

La résolution AR-2976 prévoit une limite à la variation à la hausse des contributions d'assurance.

Cette limite est appliquée de la façon suivante :

- Pour les contributions d'assurance relatives à la grande catégorie *Véhicules de promenade*, en considérant le total des contributions d'assurance exigibles d'un titulaire de permis de conduire de classe 5 sans PDI, qui est propriétaire d'un véhicule ;
- Pour les contributions d'assurance relatives à la grande catégorie *Motocyclettes*, en considérant le total des contributions d'assurance exigibles d'un titulaire de permis de conduire de classe 6 autorisant la conduite d'une motocyclette, sans PDI, qui est propriétaire d'une motocyclette, et ce, pour chacune des catégories ou sous-catégories de motocyclettes ;
- Pour les contributions d'assurance relatives à la grande catégorie *Autres véhicules*, en considérant seulement la contribution d'assurance exigible pour l'immatriculation d'un véhicule, et ce, pour chacune des catégories ou sous-catégories de véhicules ;
- Pour la première année, la hausse ne peut excéder la somme des éléments suivants :
 - 15 % ;
 - La hausse du coût unitaire moyen entre 2018 et 2019, arrondi au point de pourcentage le plus près (12 % pour 2019) ;

Dans le cadre de la présente expertise, la limite de 27 % en 2019 n'est applicable qu'à une seule classe de tarification, soit les motocyclettes à risque. La limite est appliquée sur la contribution d'assurance pour l'immatriculation, conformément aux précisions de la Direction de la Société.

Application de la limite à la variation à la hausse des contributions d'assurance (\$) pour 2019

Cotisant ciblé pour la limite	Contribution pour 2018	Contribution pour 2019	
		Calculée	Limitée
Permis de conduire Classe 6 sans PDI	63,33	65,55	65,55
Motocyclette à risque	1 187,54	1 763,75	1 523,05
Total	1 250,87	1 829,30	1 588,60

+27 %

10.4 Contributions fixes après application de la limite

L'application des limites décrites à la section 10.1 est financée à même la contribution fixe attribuée à l'ensemble des cotisants. Le montant à financer s'élève à 2,2 millions de \$ pour 2019, ce qui correspond à un ajustement aux contributions fixes de 0,18 \$.

La contribution fixe (base annuelle), après application de la limite, est établie de la manière suivante :

- 11,48 \$ par permis de classe 5 ;
- 8,03 \$ par immatriculation et par permis d'apprenti-conducteur de classe 6.

10.5 Contributions de capitalisation

Selon la résolution AR-2976, une remise de 90 M\$ du surplus de capitalisation sera distribuée en 2019 de la façon suivante :

- 12,68 \$ pour chaque propriétaire d'un véhicule de la grande catégorie *Véhicules de promenade*, titulaire d'un permis de conduire de classe 5 ;
- 12,68 \$ pour chaque propriétaire d'une motocyclette de la grande catégorie *Motocyclettes*, titulaire d'un permis de conduire de classe 6 autorisant la conduite d'une motocyclette ;
- 12,68 \$ pour chaque propriétaire d'un véhicule de la grande catégorie *Autres véhicules* ;

Pour les grandes catégories *Véhicules de promenade* et *Motocyclettes*, le choix de la Direction de la Société est de distribuer ce montant de façon à ce que les permis de conduire de classe 5 et de classe 6 sans PDI demeurent au même niveau qu'en 2018. De plus, les autres classes de tarification de permis auront le même montant de remise que ceux sans PDI.

Remises (\$) de capitalisation par grande catégorie de véhicules

Grande catégorie	Permis	Immatriculation	Total
<i>Véhicules de promenade</i>	(15,16)	2,48	(12,68)
<i>Motocyclettes</i>	(2,22)	(10,46)	(12,68)
<i>Autres véhicules</i>	s. o.	(12,68)	(12,68)

Application

Aucune remise de capitalisation ne sera associée aux permis d'apprenti-conducteur, conformément à la résolution AR-2976. De plus, la remise de capitalisation sera indexée à compter de 2020, conformément aux orientations de la Direction de la Société.

10.6 Contributions d'assurance totales pour 2019

Permis

Contributions d'assurance base annuelle (\$) pour 2019 – classe 5

Permis	Points d'inaptitude	Variable	Fixe	Capitalisation	Total
Apprenti-conducteur	s. o.	13,72	11,48	0,00	25,20
Permis de conduire, Probatoire ou Restreint pour le principal travail	0	60,55	11,48	(15,16)	56,87
	1 à 3	100,64	11,48	(15,16)	96,96
	4 à 6	148,27	11,48	(15,16)	144,59
	7 à 9	177,26	11,48	(15,16)	173,58
	10 à 14	184,60	11,48	(15,16)	180,92
	15 et +	363,08	11,48	(15,16)	359,40
Restreint suite à une infraction au Code criminel	s. o.	146,14	11,48	(15,16)	142,46

Les contributions d'assurance liées aux permis probatoires et aux permis restreints pour le principal travail continuent d'être identiques à celles du permis de conduire, conformément à la résolution AR-2976.

Contributions d'assurance base annuelle (\$) pour 2019 – classe 6

Permis	Points d'inaptitude	Variable	Fixe	Capitalisation	Total
Apprenti-conducteur	s. o.	13,21	8,03	0,00	21,24
Permis de conduire, Probatoire ou Restreint pour le principal travail	0	65,55	0,00	(2,22)	63,33
	1 à 3	105,56	0,00	(2,22)	103,34
	4 à 6	142,16	0,00	(2,22)	139,94
	7 à 9	190,79	0,00	(2,22)	188,57
	10 à 14	218,96	0,00	(2,22)	216,74
	15 et +	451,02	0,00	(2,22)	448,80

Pour un titulaire détenant les classes 5 et 6, la contribution d'assurance exigible pour la classe 6 du permis de conduire, probatoire ou restreint ne peut excéder celle de 1 à 3 PDI, conformément à la résolution AR-2976.

Immatriculation

Contributions d'assurance base annuelle (\$) pour 2019 – Véhicules de promenade

Classe de tarification	Critères	Variable	Fixe	Capitalisation	Total
Véhicule de promenade	s. o.	55,03	8,03	2,48	65,54

Contributions d'assurance base annuelle (\$) pour 2019 – Motocyclettes

Classe de tarification	Critères	Variable	Fixe	Capitalisation	Total
Motocyclette régulière	125 cm ³ et moins (11 kW et moins)	221,95	8,03	(10,46)	219,52
	126 à 400 cm ³ (12 à 35 kW)	399,62	8,03	(10,46)	397,19
	Plus de 400 cm ³ (plus de 35 kW)	571,83	8,03	(10,46)	569,40
Motocyclette à risque	s. o.	1 515,02	8,03	(10,46)	1 512,59
Motocyclette à circulation restreinte	s. o.	99,42	8,03	(10,46)	96,99

Contributions d'assurance base annuelle (\$) pour 2019 – *Autres Véhicules*

Classe de tarification	Critères	Variable	Fixe	Capitalisation	Total
Autobus ATUQ	s. o.	1 944,17	8,03	(12,68)	1 939,52
Autobus scolaire	s. o.	168,59	8,03	(12,68)	163,94
Autobus autre que ATUQ ou scolaire	10 000 kg ou -	199,49	8,03	(12,68)	194,84
	10 001 kg ou +	1 120,57	8,03	(12,68)	1 115,92
Camion autre que gouvernemental ou d'organisme reconnu	2 essieux	106,19	8,03	(12,68)	101,54
	3 ou 4 essieux	180,42	8,03	(12,68)	175,77
	5 essieux ou +	371,23	8,03	(12,68)	366,58
Camion gouvernemental ou d'organisme reconnu ou véhicule de ferme de plus de 3 000 kg	2 essieux	86,99	8,03	(12,68)	82,34
	3 ou 4 essieux	121,31	8,03	(12,68)	116,66
	5 essieux ou +	183,49	8,03	(12,68)	178,84
À circulation restreinte, autre que motocyclette	s. o.	22,28	8,03	(12,68)	17,63
Cyclomoteur	s. o.	235,14	8,03	(12,68)	230,49
Localité non reliée, autre que promenade	s. o.	68,89	8,03	(12,68)	64,24
Plaque amovible	s. o.	123,86	8,03	(12,68)	119,21
Taxi	s. o.	808,19	8,03	(12,68)	803,54
Tracteur de ferme	s. o.	12,96	8,03	(12,68)	8,31
Plaque F autre que de ferme	s. o.	79,48	8,03	(12,68)	74,83
Plaque F de ferme 3 000 kg et -	s. o.	76,32	8,03	(12,68)	71,67

10.7 Contributions d'assurance 2020-2021 lorsqu'une limite est applicable en 2019

La contribution d'assurance totale pour l'immatriculation d'une motocyclette à risque pour 2020 sera le minimum entre :

- La contribution d'assurance totale limitée de 2019, augmentée de 15 % ($1\ 512,59 \$ \times 1,15 = 1\ 739,47 \$$) ;
- La contribution d'assurance totale calculée pour 2019, indexée en 2020 (1 753,29 \$ indexé en 2020).

La contribution d'assurance totale pour l'immatriculation d'une motocyclette à risque pour 2021 sera le minimum entre :

- La contribution d'assurance totale limitée de 2020, augmentée de 15 % ($1\ 739,47 \$ \times 1,15 = 2\ 000,39 \$$) ;
- La contribution d'assurance totale calculée pour 2019, indexée en 2021 (1 753,29 \$ indexé en 2021).

Section 11. Énoncé d'opinion

Au Conseil d'administration de la Société de l'assurance automobile du Québec (la *Société*),

J'ai effectué l'expertise actuarielle requise aux articles 151 et 151.1 de la Loi sur l'assurance automobile (RLRQ, chapitre A-25) relativement à la fixation des contributions d'assurance rattachées aux permis et aux immatriculations pour 2019. Cette expertise a été réalisée selon les termes du mandat qui m'a été confié par la Société.

L'expertise s'appuie sur des besoins financiers établis en tenant compte des dispositions prévues à l'article 17.4 de la Loi sur la Société de l'assurance automobile du Québec (RLRQ, chapitre S-11.011). Elle s'appuie également sur les principes établis dans la politique de capitalisation, sur la résolution AR-2976 adoptée par le Conseil d'administration de la Société et sur certaines orientations précisées par la Direction de la Société.

Les données utilisées pour cette expertise ont été compilées par la Société qui assume la responsabilité de leur suffisance et de leur fiabilité. Je me suis assuré de leur cohérence et je suis satisfait des vérifications effectuées.

Ce rapport présente les contributions d'assurance pour 2019 qui découlent de la présente expertise et les différents éléments à son appui. Il a été produit en collaboration avec la Direction de la tarification d'assurance, des placements et de la capitalisation.

À mon avis, les hypothèses et méthodes utilisées sont appropriées, aux fins de l'expertise actuarielle.

Le rapport a été préparé et mon opinion émise conformément à la pratique actuarielle reconnue au Canada.



Marc Drouin

Fellow de l'Institut canadien des actuaires

Québec, le 14 novembre 2017

Section 12. Certification des données

Au Conseil d'administration de la Société de l'assurance automobile du Québec,

Nous avons collaboré étroitement avec l'actuaire signataire de cette expertise et nous avons fourni tous les éléments requis pour l'expertise actuarielle sur les contributions d'assurance 2019.

Nous avons compilé les données aux fins de cette expertise et nous assumons la responsabilité quant à leur suffisance et leur fiabilité.

À notre avis, les données utilisées aux fins de l'expertise actuarielle sont fiables et suffisantes.



Sébastien Plante

Associé de la *Society of Actuaries*

Directeur par intérim

Direction de la tarification d'assurance, des placements et de la capitalisation

Québec, le 14 novembre 2017



Jean-François Chevarie

Fellow de l'Institut canadien des actuaires

Direction de la tarification d'assurance, des placements et de la capitalisation

Québec, le 14 novembre 2017

Remerciements

Les auteurs du rapport remercient l'équipe de la Direction de la tarification d'assurance, des placements et de la capitalisation ainsi que tous les autres partenaires.

Alexei Bormotov
Simon Boutin
Diane Briard
Patrick Chabot, FSA, AICA
Mathieu Dubé, ASA
Sylvain Guillemette
Maxim Lachance
Lucie LeClerc

Ainsi que Conrad Ferguson, *Fellow* de l'Institut canadien des actuaires – Morneau Shepell

ANNEXE 1. Extrait de la résolution AR-2976

Le Conseil d'administration de la Société de l'assurance automobile du Québec a, au cours de la séance du 25 octobre 2017, adopté la résolution AR-2976. Un extrait de cette résolution est présenté ci-après.

Résolution

ATTENDU QU'il y a quatre leviers qui contribuent à l'amélioration du bilan routier : la sensibilisation, la législation, le contrôle et les contributions d'assurance;

ATTENDU QU'il est important d'avoir un juste équilibre durable entre la couverture d'assurance, le bilan routier et les contributions d'assurance;

ATTENDU QU'il est nécessaire d'assurer la solidité financière à long terme du Fonds d'assurance automobile du Québec et de transmettre un message cohérent aux cotisants sur le lien entre le bilan routier et les contributions d'assurance;

ATTENDU QUE la Société réalise une expertise actuarielle en conformité avec les articles 151 et 151.1 de la Loi sur l'assurance automobile du Québec;

ATTENDU la recommandation favorable du comité actif-passif et du comité de vérification et de la performance;

IL EST DÉCIDÉ :

QUE l'expertise actuarielle qui sert de base aux modifications à apporter à la tarification des contributions d'assurance tiendra compte des orientations suivantes qui viennent remplacer celles contenues dans les résolutions AR-2267, AR-2306, AR-2681, AR-2720, AR-2866 et AR-2877;

Orientations générales

ATTENDU QUE l'expertise actuarielle des contributions d'assurance requiert que la composition des classes de cotisants soit connue à la date de l'expertise actuarielle;

ATTENDU QUE la réalisation du projet CASA (Carrefour des services d'affaires) et du plan d'action de la Vice-présidence à l'indemnisation des accidentés (VPIA) suivent leur cours et pour lesquels les bénéfices ne sont pas encore matérialisés;

ATTENDU QUE le lien entre le bilan routier et les contributions d'assurance doit être observable par les cotisants;

IL EST DÉCIDÉ :

QUE l'expertise actuarielle sera effectuée selon la composition des classes de cotisants contenues au Règlement sur les contributions d'assurance (A-25, r. 3.2) et que le prochain Règlement sur les contributions d'assurance devra refléter cette même composition jusqu'à la prochaine révision des contributions d'assurance;

QUE l'expertise actuarielle portera sur les contributions d'assurance pour l'année 2019 ou, lorsqu'une contribution fera l'objet d'une limitation à la hausse pour cette année, que l'expertise prévoira les ajustements à cette contribution pour les années subséquentes;

QUE les contributions d'assurance suivantes continueront d'être exclues de l'expertise actuarielle en raison de l'implantation de la facturation unique prévue au cours du prochain cycle de tarification pour le premier de ces éléments et de l'insuffisance des données nécessaires à leur évaluation pour les autres :

- Contributions pour les classes de permis autre que classe 5;
- Contributions liées à un permis obtenu suite à une révocation ou une suspension de permis pour infraction au Code criminel;
- Contributions pour l'immatriculation d'une remorque;
- Contributions pour un certificat de voyage ou autres immatriculations temporaires;

QUE les contributions d'assurance exclues de l'expertise actuarielle soient ajustées pour 2019 afin de refléter la portion de l'augmentation des coûts liée à l'effet de la revalorisation des indemnités et des frais;

QU'un montant évalué au 31 décembre 2016 de 5,4 M\$ sera pris en compte dans la détermination du coût projeté du Régime [REDACTED];

QUE les coûts d'investissement ainsi que les bénéfices du projet CASA et du plan d'action de la VPIA ne seront pas tenu en compte dans l'expertise actuarielle;

QUE l'hypothèse d'évolution du bilan routier variera en fonction de l'évolution du parc automobile et du nombre de titulaires de permis;

Financement

ATTENDU QUE les six principes directeurs adoptés par la Société et contenus dans sa politique de capitalisation sont l'autofinancement, la contribution reflétant le risque, l'incitation à la prudence, la stabilité des contributions d'assurance, la non-discrimination à l'égard de l'âge, du sexe ou de la région ainsi que la répartition des coûts d'un accident à parts égales entre les véhicules impliqués;

ATTENDU QUE l'évolution du bilan routier est différente entre les véhicules de promenade, les motocyclettes et les autres catégories de véhicules;

ATTENDU QU'il est souhaitable de limiter les fortes fluctuations de contributions d'assurance tout en s'assurant qu'à moyen terme chaque classe de cotisants est pleinement financée;

IL EST DÉCIDÉ :

QUE la répartition des coûts d'un accident se fera entre les parties impliquées et généralement à parts égales;

QUE les coûts d'indemnisation imputés à des véhicules québécois ainsi que les frais d'administration associés à l'indemnisation seront financés à même la portion variable (en fonction du risque) des contributions d'assurance;

QUE les coûts d'indemnisation imputés à des véhicules non québécois ainsi que les autres frais d'administration seront financés à même la portion fixe (non en fonction du risque) des contributions d'assurance;

QUE chaque composante de la portion fixe des contributions d'assurance sera tarifée de manière indépendante et représentative des cotisants qui génèrent ces coûts, en tenant compte des modes de financement disponibles;

QUE l'expertise actuarielle sera réalisée distinctement pour les 3 principaux environnements de véhicules, soit Véhicules de promenade, Motocyclettes et Autres véhicules, en tenant compte des modes de financement qui leurs sont associés et qui sont décrits ci-après;

QUE les coûts imputés à l'environnement Véhicules de promenade seront assumés par les contributions d'assurance exigées via l'immatriculation de ces véhicules et les permis de classe 5;

QUE les contributions d'assurance relatives au permis de classe 5 seront établies de manière à ce que les titulaires non-propriétaires d'un véhicule autofinancent globalement leurs coûts;

QUE les titulaires de permis probatoire ou de permis restreint pour l'exécution du principal travail continueront de payer les mêmes contributions d'assurance que les titulaires de permis de conduire de classe 5, sur une base annuelle;

QUE les coûts imputés à l'environnement Motocyclettes seront assumés par les contributions d'assurance exigées via l'immatriculation de ces véhicules et les permis de classe 6 autorisant la conduite d'une motocyclette;

QUE les coûts imputés à l'environnement Autres véhicules seront assumés par les contributions d'assurance exigées via l'immatriculation de ces véhicules uniquement;

QUE la limite à la variation à la hausse des contributions d'assurance sera traitée comme suit :

- pour celles relatives à l'environnement Véhicules de promenade, en considérant le total des contributions d'assurance exigibles d'un titulaire de permis de conduire de classe 5, sans points d'inaptitude inscrits à son dossier, qui est propriétaire d'un véhicule, et ce, pour chacune des catégories ou sous-catégories de véhicules de promenade;
- pour celles relatives à l'environnement Motocyclettes, en considérant le total des contributions d'assurance exigibles d'un titulaire de permis de conduire de classe 6 autorisant la conduite d'une motocyclette, sans point d'inaptitude inscrit à son dossier, qui est propriétaire d'une motocyclette, et ce, pour chacune des catégories ou sous-catégories de motocyclettes;

- pour celles relatives à l'environnement Autres véhicules, en considérant seulement la contribution d'assurance exigible pour l'immatriculation d'un véhicule, et ce, pour chacune des catégories ou sous-catégories de véhicules;
- pour la première année, et ce pour toute les catégories, la hausse ne peut excéder la somme des éléments suivants :
 - 15 %;
 - la hausse du coût unitaire moyen entre 2018 et 2019, arrondi au point de pourcentage le plus près (12 % pour 2019);
- pour les années subséquentes, la hausse ne pourra excéder 15 %.

Capitalisation

ATTENDU QUE le corridor de stabilisation prévu à la politique de capitalisation est de 100 % à 120 %;

ATTENDU QUE le régime est capitalisé à 132 % au 31 décembre 2016 et qu'il est prévu que la capitalisation soit de 130 % au 31 décembre 2018, [REDACTED];

ATTENDU QUE le conseil d'administration peut effectuer des remises de capitalisation lorsque le régime est capitalisé en excédent du corridor de stabilisation;

ATTENDU QUE l'incertitude quant aux risques économiques projetés évalués sur la base des prévisions de la Caisse de dépôt et placement du Québec pourraient ramener le taux de capitalisation du Fonds d'assurance à l'intérieur du corridor de stabilisation, ce qui invite à la prudence;

ATTENDU QUE l'augmentation de 10 % du nombre de réclamations effectuées par les accidentés de la route principalement dans l'environnement Véhicules de promenade a été observée au cours de la dernière année et qu'il serait prématuré de conclure à un changement structurel;

IL EST DÉCIDÉ :

QU'une remise annuelle de capitalisation de 90 M\$ pour les années 2019, 2020 et 2021 peut être effectuée tout en maintenant la solidité financière à long terme du régime;

QUE la remise annuelle sera répartie de la façon suivante :

- 12,68 \$ pour chaque propriétaire d'un véhicule de l'environnement Véhicules de promenade, titulaire d'un permis de conduire de classe 5 ;
- 12,68 \$ pour chaque propriétaire d'une motocyclette de l'environnement Motocyclettes, titulaire d'un permis de conduire de classe 6 autorisant la conduite d'une motocyclette ;
- 12,68 \$ pour chaque propriétaire d'un véhicule de l'environnement Autres véhicules;

QUE cette remise ne s'appliquera pas à la contribution de financement des apprentis conducteurs qui accèdent à la conduite automobile ou d'une motocyclette pour une première fois.

Résolution AR-2976 du 17.10.25

ANNEXE 2. Description des classes de tarification

Permis

Le permis est composé d'un type de permis à laquelle des classes sont rattachées.

Types de permis

Permis d'apprenti-conducteur

Le permis d'apprenti-conducteur est généralement le premier type de permis qui est remis à un titulaire qui souhaite obtenir un permis de conduire de classe 5 ou 6. Ce permis a une durée de 18 mois lors de la délivrance et une durée de 12 mois s'il y a renouvellement.

Permis probatoire

Ce permis est divisé en 6 sous-classes selon le nombre de points d'inaptitude.

Le permis probatoire est généralement le deuxième type de permis qui est remis à un titulaire qui souhaite obtenir un permis régulier de classe 5. Ce type de permis est requis pour le titulaire qui souhaite obtenir un permis régulier de classe 6, mais seulement si celui-ci ne détient pas déjà un permis de conduire de classe 5.

Pour obtenir le permis probatoire, le titulaire doit compléter un cours de conduite et un examen pratique. D'ailleurs, le titulaire doit cumuler une exposition de 24 mois sous le permis probatoire avant d'obtenir son permis de conduire.

Permis de conduire

Ce permis est divisé en 6 sous-classes selon le nombre de points d'inaptitude. Le permis de conduire de classe 5 ou 6 est remis lorsqu'un titulaire satisfait les exigences du permis d'apprenti-conducteur et, ou du permis probatoire. Le permis de conduire est renouvelable tous les 12 mois.

Permis restreint pour le principal travail

Ce permis est remis à un titulaire de classe 5 ou 6 dont le permis de conduire ou probatoire a été révoqué parce qu'il a atteint ou dépassé le nombre de points d'inaptitude prévu. Ce permis lui permet la conduite d'un véhicule automobile pour exercer son travail principal. La durée de ce permis dépend de la durée de la révocation du permis de conduire (3, 6, 12 mois ou plus).




Permis restreint lié à une condamnation pour alcool au volant

Ce permis est remis à un titulaire de classe 5 dont le permis de conduire ou probatoire a été révoqué suite à une condamnation d'une infraction liée à l'alcool. Dans ce cas, le titulaire est restreint de conduire des véhicules munis d'un antidémarrageur éthylométrique. La durée de ce permis dépend de la durée de la révocation du permis de conduire (3, 6, 12 mois ou plus).

CLASSES DE PERMIS DE CONDUIRE



1 Ensemble de véhicules routiers composé soit :

- d'un tracteur routier de deux essieux dont la masse nette est de 4 500 kg ou plus et tirant une ou plusieurs remorques ou semi-remorques
- d'un tracteur routier de trois essieux ou plus tirant une ou plusieurs remorques ou semi-remorques
- d'un camion visé par la classe 3 tirant une remorque ou une semi-remorque dont la masse nette est de 4 500 kg ou plus et qui ne sert qu'à transporter l'équipement, l'outillage ou l'ameublement dont elle est équipée en permanence
- d'un camion visé par la classe 3 tirant toute autre remorque ou semi-remorque que celle décrite précédemment, dont la masse nette est de 2 000 kg ou plus

Classes incluses : 2, 3, 4A, 4B, 4C, 5, 6D et 8



2 **Autobus aménagé pour le transport de plus de 24 passagers à la fois**

Classes incluses : 3, 4A, 4B, 4C, 5, 6D et 8

3 **Camion porteur comptant :**

- trois essieux ou plus
- ou
- deux essieux et dont la masse nette est de 4 500 kg ou plus

Classes incluses : 4A, 4B, 4C, 5, 6D et 8

Un permis de conduire de la classe 3 permet également à son titulaire de conduire un véhicule routier dont la conduite est autorisée par cette classe et qui tire une remorque ou une semi-remorque :

- dont la masse nette est de moins de 2 000 kg
- OU
- dont la masse nette est d'au moins 2 000 kg mais inférieure à 4 500 kg et qui ne sert qu'à transporter l'équipement, l'outillage ou l'ameublement dont elle est équipée en permanence

Mentions

- F pour conduire un véhicule lourd muni d'une installation de freinage pneumatique
- M pour conduire un véhicule lourd muni d'une transmission manuelle
- T pour conduire un grand train routier, soit un train double de plus de 25 mètres qui nécessite un permis spécial de circulation

4A **Véhicule d'urgence**
(ex. : une ambulance, un véhicule de police ou de service d'incendie)





Classes incluses : 4B, 4C, 5, 6D et 8

4B Minibus ou autobus aménagés pour le transport de 24 passagers ou moins à la fois



Classes incluses : 4C, 5, 6D et 8

4C Taxi



Classes incluses : 5, 6D et 8

5

- Véhicule de promenade (automobile ou fourgonnette) ou tout camion dont la masse nette est inférieure à 4 500 kg et comptant deux essieux
- Habitation motorisée
- Véhicule-outil : véhicule routier, autre qu'un véhicule monté sur un châssis de camion, fabriqué pour effectuer un travail et dont le poste de travail est intégré au poste de conduite du véhicule
- Véhicule de service : véhicule agencé pour l'approvisionnement, la réparation ou le remorquage des véhicules routiers






Classes incluses : 6D et 8

Peut également être conduit tout véhicule visé par cette classe auquel est attelé une remorque ou, dans le cas d'une habitation motorisée, un autre véhicule.

6A Toute motocyclette



6B Motocyclette dont la cylindrée est de 400 cm³ ou moins



6C Motocyclette dont la cylindrée est de 125 cm³ ou moins



6D Cyclomoteur



6E Motocyclette à trois roues non munie d'une caisse adjacente



8 Tracteur de ferme



Classes	Contrôle médical
1 - 2 - 3 4A - 4B - 4C	À la demande de la classe et lorsque le titulaire atteint l'âge de 45, 55, 60 et 65 ans, et tous les deux ans par la suite
5 - 6A - 6B - 6C - 6D - 8	Lorsque le titulaire atteint l'âge de 75 et 80 ans, et tous les deux ans par la suite

Société de l'assurance automobile
Québec

Immatriculation

Grande catégorie *Véhicules de Promenade*

Véhicules de promenade

Cette classe vise :

- Véhicules de promenade et habitations motorisées de 3 000 kg ou moins appartenant à une personne physique et utilisés à des fins personnelles ;
- Véhicules de promenade adaptés, véhicules utilitaires sport adaptés de plus de 3 000 kg, camions adaptés de 3 000 kg ou moins appartenant à une personne physique et utilisés à des fins personnelles ;
- Véhicules de promenade, véhicules utilitaires sport de plus de 3 000 kg, camions de 3 000 kg ou moins appartenant à un ancien combattant et utilisés à des fins personnelles ;
- Véhicules routier à deux essieux, d'une masse nette de plus de 3 000 kg et de 4 000 kg et moins, appartenant à une personne physique qui ne sont pas utilisés à des fins commerciales ni à des fins professionnelles, munis d'une cabine fermée et indépendante et possédant à l'origine une caisse découverte et un hayon ;
- Véhicule de promenade et habitations motorisées de 3 000 kg ou moins appartenant à un corps consulaire, une délégation ou un représentant de l'Organisation de l'aviation civile internationale ;
- Véhicule de promenade et habitations motorisées de 3 000 kg ou moins appartenant à un titulaire de certificat d'opérateur de radioamateur ;
- Véhicule de promenade ou camion de 3 000 kg ou moins utilisé dans une localité non reliée au réseau routier général du Québec ;
- Minibus utilisés exclusivement à des fins personnelles et appartenant à une personne membre d'une famille d'au moins neuf personnes résidant ensemble.

Cette classe ne vise pas :

- Véhicule de promenade et habitations motorisées de 3 000 kg ou moins munis d'une plaque amovible ;
- Véhicule de promenade et habitations motorisées de 3 000 kg à circulation restreinte.

Grande catégorie *Motocyclettes*

Motocyclettes régulières et « à risque »

Ces classes visent :

- Motocyclettes utilisées à des fins personnelles ;
- Motocyclettes utilisées comme véhicule d'urgence ;
- Motocyclettes utilisées par une école de conduite pour l'apprentissage de la conduite automobile ;
- Autres motocyclettes.

Ces classes ne visent pas :

- Motocyclettes munies une plaque amovible ;
- Motocyclettes à circulation restreinte ;

Les sous-classes sont :

- Motos régulières ;
 - Cylindrée de 0 à 125 cc ;
 - Cylindrée de 126 à 400 cc ;
 - Cylindrée de 401+ cc.
- Motos à risque.

Motocyclettes à circulation restreinte

Cette classe vise :

- Motocyclettes à circulation restreinte. Elles doivent avoir une année de modèle antérieure à 1981 et elles doivent avoir été gardées ou restaurées à leur état original.

Ces véhicules ne circulent que sur des chemins dont la vitesse limite est de 70 km à l'heure ou moins, autres qu'une autoroute ou un chemin à accès limité sauf si le véhicule circule dans le cadre d'activités d'un club de véhicules antiques.

Grande catégorie *Autres véhicules*

Autobus des membres de l'Association des transporteurs urbains du Québec (ATUQ)

Cette classe vise :

- Autobus ou minibus effectuant le transport de personnes contre rémunération dont le propriétaire est un organisme public de transport membre de l'Association du transport urbain du Québec (ATUQ).

Cette classe ne vise pas :

- Autobus ou minibus affectés exclusivement au transport d'écoliers.

Autobus utilisés pour le transport d'écoliers

Cette classe vise :

- Autobus ou minibus affecté exclusivement au transport d'écoliers.

Autobus autre qu'urbain ou d'écoliers

Cette classe vise :

- Autobus ou minibus utilisés pour effectuer le transport de personnes pour l'exploitation d'une entreprise ;
- Autobus ou minibus appartenant à une personne physique et qui n'est pas utilisé pour l'exploitation d'une entreprise ;
- Autobus ou minibus utilisés comme véhicule de police ou comme véhicule routier de service d'incendie ;
- Autobus ou minibus appartenant au gouvernement du Québec ou à un gouvernement étranger et effectuant de façon régulière le transport de personnes.

Les sous-classes sont :

- Masse nette de 0 à 10 000 kg ;
- Masse nette de plus de 10 000 kg.

Cette classe ne vise pas :

- Autobus ou minibus affecté exclusivement au transport d'écoliers ;
- Autobus ou minibus effectuant le transport de personnes contre rémunération dont le propriétaire est un organisme public de transport membre de l'Association du transport urbain du Québec (ATUQ) ;
- Autobus ou minibus appartenant à une école de conduite et utilisés pour l'apprentissage de la conduite automobile ;
- Autobus munis d'une plaque amovible ;
- Autobus à circulation restreinte.

Camion, autre que gouvernemental ou d'un de ses organismes

Cette classe vise :

- Camion appartenant à une personne morale ou à une personne physique qui l'utilise pour l'exploitation d'une entreprise ;
- Dépanneuse de plus de 3 000 kg pas utilisée exclusivement pour le dépannage ou le déplacement d'au plus deux véhicules ;
- Camion de plus de 3 000 kg utilisé comme véhicule de police ou véhicule routier de service d'incendie et appartenant à une municipalité ;
- Camion appartenant à une personne physique qui ne l'utilise pas pour l'exploitation d'une entreprise.

Les sous-classes sont :

- Nombre d'essieux maximal de 2 ;
- Nombre d'essieux maximal entre 3 et 4 ;
- Nombre d'essieux maximal de 5 et plus.

Camion gouvernemental ou véhicule de ferme de plus de 3000 kg

Cette classe vise :

- Camion appartenant au gouvernement du Québec ou à un gouvernement étranger ;
- Camion de plus de 3 000 kg appartenant au gouvernement du Québec ou à un gouvernement étranger et utilisé comme véhicule d'urgence ;
- Camion appartenant à une commission scolaire, à un centre hospitalier, à une institution sans but lucratif vouée à des fins charitables ou à une fabrique d'une paroisse ;
- Véhicule de ferme de type camion.

Les sous-classes sont :

- Nombre d'essieux maximal de 2 ;
- Nombre d'essieux maximal entre 3 et 4 ;
- Nombre d'essieux maximal de 5 et plus.

Circulation restreinte, autre que motocyclette

Cette classe vise :

- Véhicules routiers à circulation restreinte, qui rencontrent un de ces critères :
 - Le véhicule est de fabrication artisanale ;
 - Le véhicule a été fabriqué depuis plus de 25 ans ;
 - Le véhicule a une masse nette de 450 kg ou moins ;et qui ne peuvent circuler que sur des chemins dont la vitesse limite est de 70 km à l'heure ou moins, autres qu'une autoroute ou un chemin à accès limité sauf le véhicule antique (plus de 30 ans) dans le cadre d'activités d'un club de véhicules antiques.
- Motoneige de plus de 450 kg.

Cette classe ne vise pas :

- Motocyclettes à circulation restreinte.

Cyclomoteurs

Cette classe vise :

- Cyclomoteurs ;
- Cyclomoteurs appartenant à une école de conduite et utilisé pour l'apprentissage de la conduite automobile.

Cette classe ne vise pas :

- Cyclomoteurs munis d'une plaque amovible ;
- Cyclomoteurs à circulation restreinte.

Véhicule, autre qu'un promenade, dans une localité non reliée au réseau routier

Cette classe vise les véhicules suivants lorsqu'ils sont utilisés exclusivement dans une localité non reliée au réseau routier général du Québec :

- Véhicules de promenade ou camion de 3 000 kg ou moins utilisé à des fins commerciales ;
- Véhicule de promenade affecté au transport d'écoliers ;
- Véhicule promenade de 3 000 kg ou moins et camions utilisés comme véhicule d'urgence ;
- Véhicule-outil ;
- Dépanneuses de 3 000 kg ou moins ;
- Dépanneuses de plus de 3 000 kg utilisées exclusivement pour le dépannage ou le déplacement d'au plus deux véhicules ;
- Habitations motorisées, peu importe leur masse ;
- Camions.

Plaques amovibles

La plaque d'immatriculation amovible est utilisée par les recycleurs, les carrossiers, les constructeurs, les concessionnaires et les autres commerçants pour le déplacement ou les essais de véhicules.

Elle peut être utilisée pour :

- prêter un véhicule pendant moins de 6 jours ;
- effectuer des essais routiers ;
- remplacer un véhicule pendant qu'il est en réparation.

Taxi

Cette classe vise :

- Taxis utilisés dans une agglomération ;
- Taxis pour le transport de bénéficiaires du réseau de la santé ;
- Taxis pour le transport spécialisé par limousine.

Tracteurs de ferme

Cette classe vise :

- Tracteurs de ferme utilisés par un agriculteur ;
- Tracteurs de ferme appartenant à une personne physique et utilisés à des fins personnelles.

Véhicules commerciaux autres que de ferme :

Cette classe vise :

- Véhicules de promenade, camions et habitations motorisées de 3 000 kg ou moins qui sont utilisés principalement à des fins commerciales ou gouvernementales ;
- Véhicule utilitaire sport de 4000 kg ou moins de masse nette qui est utilisé principalement à des fins commerciales ;
- Véhicules-outil ;
- Véhicule-outil d'hiver ;
- Dépanneuses de 3 000 kg ou moins ;
- Dépanneuses de plus de 3 000 kg qui sont utilisées exclusivement pour le dépannage ou le déplacement d'au plus deux véhicules ;
- Véhicules de promenade de 3 000 kg ou moins, camions, autobus ou minibus utilisés par une école de conduite pour l'apprentissage de la conduite automobile ;
- Habitations motorisées de plus de 3 000 kg ;
- Véhicules de promenade de 3 000 kg ou moins utilisés comme véhicule d'urgence ;
- Ambulances ;
- Corbillards ;

- Véhicules automobiles utilisés pour le transport rémunéré de personnes à l'occasion de baptême, mariage ou funérailles, à l'exception des entreprises de funérailles ;
- Véhicules antiques de plus de trente ans utilisés pour le transport rémunéré de personnes ;
- Camions de déneigement s'ils ne sont pas agencés pour le transport de biens ;
- Souffleuse à neige de plus de 900 kg ;
- Véhicule de transport d'équipement (châssis de camion) sans espace de chargement. Peut tirer uniquement une remorque qui transporte un équipement de levage ou ses accessoires ;
- Véhicule de transport d'équipement de plus de 3 000 kg (châssis spécifique au véhicule) sans espace de chargement et dont le poste de commande de l'équipement est distinct du poste de conduite. Peut tirer uniquement une remorque qui transporte un équipement de levage ou ses accessoires ;
- Véhicule de promenade affecté au transport d'écoliers soit un véhicule routier, autre qu'un autobus affecté au transport d'écoliers, qui peut être utilisé à l'occasion ou à plein temps pour le transport d'écolier et qui est exploité par une commission scolaire, un établissement d'enseignement privé ou dans le cadre d'un contrat avec une commission scolaire ou un établissement d'enseignement privé autorisé à organiser le transport d'élèves ou un collège d'enseignement général et professionnel autorisé à organiser le transport d'élèves.

Cette classe ne vise pas :

- Véhicules routiers munis d'une plaque amovible ;
- Véhicules routiers à circulation restreinte ;
- Véhicules routiers à usage dans une localité non reliée au réseau routier.

Véhicules commerciaux de ferme de moins de 3 000 kg:

Cette classe vise :

- Véhicule de ferme de type camion, camionnette ou fourgonnette de 3 000 kg ou moins appartenant à un agriculteur.

Remorques

Cette classe vise :

- Remorques de chantier ;
- Roulottes, tentes-roulottes ou caravanes ;
- Remorques utilisées à des fins personnelles ;
- Remorques utilisées par une école de conduite ;
- Remorques de ferme ;
- Autres remorques.

Lexique

Autobus

Un véhicule automobile, autre qu'un minibus, aménagé pour le transport de plus de neuf occupants à la fois et utilisé principalement à cette fin ou équipé de dispositifs d'immobilisation de fauteuils roulants.

Camion

Un véhicule routier d'une masse nette de plus de 3 000 kg, conçu et aménagé principalement pour le transport de biens ou pour le transport d'un équipement qui y est fixé en permanence et de biens, à l'exception du véhicule routier à deux essieux, d'une masse nette de 4 000 kg et moins, appartenant à une personne physique qui n'est pas utilisé à des fins commerciales ni à des fins professionnelles, muni d'une cabine fermée et indépendante et possédant à l'origine une caisse découverte et un hayon.

Cyclomoteur

Un véhicule de promenade à deux ou trois roues, dont la vitesse maximale est de 70 km/h, muni d'un moteur électrique ou d'un moteur d'une cylindrée d'au plus 50 cm³, équipé d'une transmission automatique.

Habitation motorisée

Un véhicule automobile aménagé de façon permanente en logement.

Minibus

Un véhicule automobile à deux essieux à roues simples, équipé d'au plus cinq rangées de sièges pour le transport de plus de neuf occupants à la fois ou équipé de dispositifs d'immobilisation de fauteuils roulants.

Motocyclette

Un véhicule de promenade, autre qu'une bicyclette assistée, à deux ou trois roues dont au moins une des caractéristiques diffère de celles du cyclomoteur.

Motoneige

Un véhicule routier d'hiver autopropulsé, construit pour se déplacer principalement sur la neige ou sur la glace, muni ou non d'un ski ou patin de direction.

Remorque

Un véhicule routier conçu pour être tiré par un autre véhicule et qui se maintient ou non par lui-même en position horizontale.

Tracteur de ferme

Une machine agricole, munie de pneus ou de chenilles de caoutchouc, conçue pour tracter de l'équipement agricole et utilisée à toutes fins lorsqu'elle est la propriété d'un agriculteur ou exclusivement à des fins personnelles lorsqu'elle est la propriété d'une personne physique autre qu'un agriculteur.

Véhicule d'urgence

Un véhicule routier utilisé comme véhicule de police conformément à la Loi sur la police, un véhicule routier utilisé comme ambulance conformément à la Loi sur les services préhospitaliers d'urgence, un véhicule routier de service d'incendie ou tout autre véhicule routier satisfaisant aux critères établis par règlement pour être reconnu comme véhicule d'urgence par la Société.

Véhicule de ferme

Un véhicule automobile de type camion, camionnette ou fourgonnette dont le propriétaire est un agriculteur et qui est utilisé principalement pour le transport de produits agricoles ou de matériels nécessaires à leur production.

Véhicule de promenade

Véhicule automobile aménagé pour le transport d'au plus neuf occupants à la fois lorsque ce transport ne nécessite aucun permis de la Commission des transports du Québec.

Véhicule de transport d'équipement

Un véhicule routier dont la masse nette est de plus de 3 000 kg utilisé uniquement pour le transport d'un équipement qui y est fixé en permanence et de ses accessoires de fonctionnement. Ne sont pas visés par cette définition, les véhicules d'urgence et les véhicules servant ou pouvant servir au transport d'autres biens.

Véhicule outil

Un véhicule routier, autre qu'un véhicule monté sur un châssis de camion, fabriqué pour effectuer un travail et dont le poste de travail est intégré au poste de conduite du véhicule. Aux fins de cette définition, un châssis de camion est un cadre muni de l'ensemble des composantes mécaniques qui doivent se retrouver sur un véhicule routier fabriqué pour le transport de personnes, de marchandises ou d'un équipement.

Catégorie d'usage

La catégorie d'usage d'un véhicule routier est déterminée à partir des caractéristiques suivantes :

1. l'utilisation faite du véhicule ;
2. le type d'utilisateur ;
3. le lieu où il circule ;
4. le type de véhicule.

Les définitions ci-dessous servent à déterminer ces quatre éléments :

1. l'utilisation faite du véhicule

Utilisation	Définition
ADAPT	Véhicule promenade adapté appartenant à un titulaire d'un certificat d'opérateur de radioamateur
AGRIC	Agriculture (propriété d'un agriculteur)
AGRIP	Agriculture (pas la propriété d'un agriculteur)
AGRIS	Agriculture (sans système d'attelage timon et goupille avec PNBV de 4 500 kg ou plus)
AMBUL	Ambulance
AUTRE	Sans utilisation spécifique
CHANT	Remorque de chantier
COMPR	Véhicule à usage professionnel ou propriété d'une entreprise; véhicule servant au transport de biens
COMVM	Véhicule utilitaire sport de 4000 kg ou moins qui appartient à une personne morale ou qui appartient à une personne physique et qui est utilisé principalement à des fins commerciales ou qui appartient à une personne physique et qui est immatriculé avec une raison sociale en subdivision
CORBI	Corbillard
DECOC	Démonstration et courtoisie pour véhicules de plus de 3 000 kg
DECOG	Démonstration et courtoisie pour véhicules de 501 à 3 000 kg
DECOP	Démonstration et courtoisie pour véhicules de 1 à 500 kg
DENEI	Véhicule affecté au déneigement
DEPAN	1. Dépanneuse d'une masse nette de 3 000 kg ou moins 2. Dépanneuse d'une masse nette de plus de 3 000 kg, utilisée exclusivement pour le dépannage ou le déplacement d'au plus deux véhicules routiers. Une dépanneuse est un véhicule automobile muni d'un équipement fabriqué pour soulever un véhicule routier et le tirer ou pour charger un véhicule routier sur sa plate-forme. Seules les dépanneuses qui répondent à la description en 1. ou 2. peuvent avoir le code DEPAN et la tarification spéciale pour dépanneuse. Les autres doivent être immatriculées comme camion.
ECOND	Apprentissage de la conduite automobile
EQUIP	Véhicule de transport d'équipement. Le véhicule peut être monté sur un châssis de camion (CA-EQUIP) ou être un véhicule-outil dont le poste de travail est distinct du poste de conduite (VO-EQUIP)

HABAD	Habitation motorisée adaptée de 3 000 kg et moins appartenant à un titulaire d'un certificat d'opérateur de radioamateur
HABIC	Habitation motorisée de plus de 3 000 kg utilisée à des fins professionnelles ou propriété d'une entreprise
HABIT	Habitation motorisée autre que HABAD, HABIC, HABM1 ou HABMO
HABMI	Habitation motorisée d'un diplomate ou d'un consul
HABMO	Habitation motorisée de 3 000 kg ou moins appartenant à une personne physique
HIVER	Véhicule outil d'hiver (poste de travail intégré au poste de conduite)
LOCAT	Motoneige pour location à court terme
LSIRS	Remorque de loisirs
PERSO	Véhicule lourd utilisé à des fins personnelles
PROME	Automobile à usage personnel
PROMI	Automobile d'un diplomate ou d'un consul
SUTIL	Sans autorisation de circuler
TBMFA	Lors de baptême, mariage, funérailles ou avec un véhicule antique
TPREC	Écoliers
TPRGL	Avec une limousine de grand luxe exigeant un permis de la C.T.Q.
TPRPE	Avec un autobus public
TPRTA	Avec un taxi exigeant un permis de la C.T.Q.
TPRTB	Avec un taxi exigeant un permis de la C.T.Q., pour le transport de bénéficiaires du réseau de la santé
TPRTS	Avec une limousine exigeant un permis de la C.T.Q.
TPRUQ	Avec un autobus public membre de l'ATUQ
TPSPE	Avec un autobus privé
URGEN	Véhicule de police ou véhicule de service d'incendie d'une communauté locale ou d'une entreprise incorporée (compagnie)

2. le type d'utilisateur

Utilisateur	Définition
AC	Ancien combattant
AD	Propriétaire d'un véhicule adapté
AG	Agriculteur
CC	Corps consulaire et délégation commerciale
CD	Représentant de l'Organisation de l'aviation civile internationale
CG	Commerçant et commerçant-recycleur
EA	Personne physique bénéficiant des mêmes privilèges qu'un agriculteur
EP	Exempt de permis voyageur (autobus public)
GC	Gouvernement du Canada
GM	Commission scolaire, centre hospitalier, institution vouée à des fins charitables et fabrique d'une paroisse
GQ	Gouvernement du Québec et pays étranger
PK	Propriétaire d'un véhicule pick-up d'une masse nette de plus 3 000 kg et de 4 000 kg et moins
RA	Titulaire d'une licence de radioamateur
SP	Sans exemption ni privilège

ST	Sous-traitance
TI	Titulaire IRP
UQ	Membre de l'association du transport urbain du Québec (ATUQ)

3. le lieu où il circule

Lieu	Définition
ED	Immatriculation selon l'entente IRP, Québec est juridiction délivrante
GP	Gare, port ou aéroport
HR	Hors route (en dehors des chemins publics)
M7	Circulation restreinte aux zones dont la vitesse maximale n'est pas supérieure à 70 km/h
NR	Routes non reliées au réseau du Québec
RE	Taxi régional
SQ	Sans lieu spécifique au Québec
UR	Taxi urbain

4. le type de véhicule

Véhicule	Définition
AB	Autobus ou minibus
AT	Aucun type spécifique (pour plaque amovible (plaque de préfixe X) seulement)
AU	Véhicule promenade
CA	Camion
CY	Cyclomoteur
MC	Motocyclette avec ou sans side-car ou triporteur, conçue pour circuler sur le chemin public
MN	Motoneige et autoneige (véhicule sur ski)
NV	Véhicule fabriqué pour un usage hors route seulement et qui n'est pas du type MN, VT ou VO
RE	Remorque
SN	Souffleuse à neige
VO	Véhicule routier qui n'est pas monté sur un châssis de camion et qui est fabriqué pour effectuer un travail
VT	Autoquad (VCC), Motoquad (VTT), Motocyclette hors route (Motocross) et tout autre véhicule hors route à trois roues ou plus muni d'un guidon, qui peut être enfourché et dont la masse nette n'excède pas 600 Kilogrammes

Description des classes de tarification des véhicules

Utilisation	Utilisateur	Lieu	Véhicule
Autobus membre de l'ATUQ			
TPRUQ	EP	SQ	AB
Autobus pour le transport d'écoliers			
TPREC	SP	ED	AB
TPREC	SP	SQ	AB
Autobus autre que membre de l'ATUQ ou d'écoliers			
PERSO	SP	SQ	AB
TPRPE	EP	SQ	AB
TPRPE	SP	ED	AB
TPRPE	SP	SQ	AB
TPSPE	GC	SQ	AB
TPSPE	GM	SQ	AB
TPSPE	GQ	SQ	AB
TPSPE	SP	ED	AB
TPSPE	SP	SQ	AB
URGEN	GC	SQ	AB
URGEN	GM	SQ	AB
URGEN	GQ	SQ	AB
URGEN	SP	SQ	AB
Camion, autre que gouvernemental ou d'un de ses organismes			
COMPR	SP	ED	CA
COMPR	SP	SQ	CA
PERSO	SP	SQ	CA
TBRGN	SP	SQ	CA
URGEN	SP	SQ	CA
Camion gouvernemental ou véhicule de ferme de plus de 3 000 kg			
COMPR	AG	SQ	CA
COMPR	GC	SQ	CA
COMPR	GM	ED	CA
COMPR	GM	SQ	CA
COMPR	GQ	SQ	CA
URGEN	GC	SQ	CA
URGEN	GM	SQ	CA
URGEN	GQ	SQ	CA
Circulation restreinte, autre que motocyclette			
AUTRE	GM	M7	MN
AUTRE	GQ	M7	MN
AUTRE	SP	M7	AB
AUTRE	SP	M7	AU
AUTRE	SP	M7	CA
AUTRE	SP	M7	CY
AUTRE	SP	M7	MN

AUTRE	SP	M7	NV
HABIT	SP	M7	CA
Cyclomoteur			
ECOND	SP	SQ	CY
PROME	GM	SQ	CY
PROME	GQ	SQ	CY
PROME	SP	SQ	CY
URGEN	GQ	SQ	CY
URGEN	SP	SQ	CY
Motocyclette, pour usage à circulation restreinte			
AUTRE	SP	M7	MC
Motocyclette, sauf si pour usage à circulation restreinte			
ECOND	SP	SQ	MC
PROME	GC	SQ	MC
PROME	GM	SQ	MC
PROME	GQ	SQ	MC
PROME	SP	SQ	MC
URGEN	GM	SQ	MC
URGEN	GQ	SQ	MC
URGEN	SP	SQ	MC
Plaque amovible			
COMPR	SP	SQ	AT
DECOC	CG	SQ	AT
DECOC	SP	SQ	AT
DECOC	ST	SQ	AT
DECOG	CG	SQ	AT
DECOG	SP	SQ	AT
DECOG	ST	SQ	AT
DECOP	CG	SQ	AT
DECOP	SP	SQ	AT
DECOP	ST	SQ	AT
Remorque			
AGRIC	SP	SQ	RE
AGRIP	SP	SQ	RE
AUTRE	SP	SQ	RE
CHANT	SP	SQ	RE
ECOND	SP	SQ	RE
LSIRS	SP	SQ	RE
PERSO	SP	SQ	RE
Taxi			
TPRGL	SP	SQ	AU
TPRTA	SP	RE	AU
TPRTA	SP	UR	AU
TPRTB	SP	SQ	AU

TPRTS	SP	SQ	AU
Tracteur de ferme			
AUTRE	AG	SQ	VO
AUTRE	EA	SQ	VO
Plaque F - Véhicule commercial autre que de ferme			
AMBUL	GQ	SQ	AU
AMBUL	GQ	SQ	CA
AMBUL	SP	SQ	AU
AMBUL	SP	SQ	CA
AUTRE	GC	SQ	AU
AUTRE	GC	SQ	SN
AUTRE	GC	SQ	VO
AUTRE	GM	SQ	AU
AUTRE	GM	SQ	CA
AUTRE	GM	SQ	SN
AUTRE	GM	SQ	VO
AUTRE	GQ	SQ	AU
AUTRE	GQ	SQ	CA
AUTRE	GQ	SQ	SN
AUTRE	GQ	SQ	VO
AUTRE	SP	ED	VO
AUTRE	SP	SQ	SN
AUTRE	SP	SQ	VO
COMPR	AD	SQ	AU
COMPR	GC	SQ	AU
COMPR	GM	SQ	AU
COMPR	GQ	SQ	AU
COMPR	SP	ED	AU
COMPR	SP	SQ	AU
COMVM	AD	SQ	AU
COMVM	SP	SQ	AU
CORBI	SP	SQ	AU
CORBI	SP	SQ	CA
DENEI	SP	SQ	CA
DEPAN	GM	SQ	AU
DEPAN	GM	SQ	CA
DEPAN	GQ	SQ	AU
DEPAN	GQ	SQ	CA
DEPAN	SP	ED	AU
DEPAN	SP	ED	CA
DEPAN	SP	SQ	AU
DEPAN	SP	SQ	CA
ECOND	SP	SQ	AB
ECOND	SP	SQ	AU
ECOND	SP	SQ	CA

EQUIP	GC	SQ	CA
EQUIP	GC	SQ	VO
EQUIP	GM	SQ	CA
EQUIP	GM	SQ	VO
EQUIP	GQ	SQ	CA
EQUIP	GQ	SQ	VO
EQUIP	SP	ED	CA
EQUIP	SP	ED	VO
EQUIP	SP	SQ	CA
EQUIP	SP	SQ	VO
HABIC	AD	SQ	CA
HABIC	SP	SQ	CA
HABIT	AD	SQ	AU
HABIT	AD	SQ	CA
HABIT	GM	SQ	AU
HABIT	GM	SQ	CA
HABIT	SP	SQ	AU
HABIT	SP	SQ	CA
HIVER	GC	SQ	VO
HIVER	GM	SQ	VO
HIVER	GQ	SQ	VO
HIVER	SP	SQ	VO
TBMFA	SP	SQ	AU
TBRGN	SP	ED	AU
TBRGN	SP	SQ	AU
TBRVR	SP	SQ	AU
TPREC	SP	SQ	AU
URGEN	GC	SQ	AU
URGEN	GC	SQ	VO
URGEN	GM	SQ	AU
URGEN	GM	SQ	VO
URGEN	GQ	SQ	AU
URGEN	GQ	SQ	VO
URGEN	SP	SQ	AU
URGEN	SP	SQ	VO

Plaque F - Véhicule de ferme de 3 000 kg ou moins

COMPR	AG	SQ	AU
-------	----	----	----

Véhicule de promenade ou habitation motorisée de 3 000 kg ou moins, à usage personnel

ADAPT	RA	SQ	AU
COMPR	CC	SQ	AU
COMPR	CD	SQ	AU
HABAD	RA	SQ	AU
HABIT	CC	SQ	AU
HABIT	CD	SQ	AU
HABMI	CC	SQ	AU

HABMI	CD	SQ	AU
HABMO	AD	SQ	AU
HABMO	CC	SQ	AU
HABMO	CD	SQ	AU
HABMO	RA	SQ	AU
HABMO	SP	SQ	AU
PROMI	CC	SQ	AU
PROMI	CD	SQ	AU
PROME	AC	SQ	AU
PROME	AD	SQ	AU
PROME	CC	SQ	AU
PROME	CD	SQ	AU
PROME	PK	SQ	AU
PROME	RA	SQ	AU
PROME	SP	NR	AU
PROME	SP	SQ	AB
PROME	SP	SQ	AU

Véhicule, autre qu'un promenade, dans une localité non reliée au réseau routier

AUTRE	GC	NR	AU
AUTRE	GC	NR	CA
AUTRE	GC	NR	VO
AUTRE	GM	NR	AU
AUTRE	GM	NR	CA
AUTRE	GM	NR	VO
AUTRE	GQ	NR	AU
AUTRE	GQ	NR	CA
AUTRE	GQ	NR	VO
AUTRE	SP	NR	AU
AUTRE	SP	NR	CA
AUTRE	SP	NR	VO
COMPR	GM	NR	AU
COMPR	GM	NR	CA
COMPR	GQ	NR	AU
COMPR	GQ	NR	CA
COMPR	SP	NR	AU
COMPR	SP	NR	CA
DEPAN	GM	NR	AU
DEPAN	GM	NR	CA
DEPAN	GQ	NR	AU
DEPAN	GQ	NR	CA
DEPAN	SP	NR	AU
DEPAN	SP	NR	CA
HABIC	SP	NR	CA
HABIT	GM	NR	CA
HABIT	GQ	NR	CA

HABIT	SP	NR	AU
HABIT	SP	NR	CA
PERSO	SP	NR	CA
TPREC	SP	NR	AU
URGEN	SP	NR	AU
URGEN	SP	NR	CA

ANNEXE 3. Données

Sources des données :

1. Le système *Actuariat* (ACT Tarif) de la tarification :
 - Données concernant le nombre d'immatriculations de véhicules et le nombre de titulaires.
2. Évaluation actuarielle du passif :
 - Fichier des coûts par dossier de réclamation, en date du 31 décembre 2016.
3. Fichier des rapports d'accident du système *Enquête et données d'accident* (EDA) :
 - Identification des personnes accidentées, des véhicules et des titulaires de permis impliqués dans l'accident.
4. Et certaines tables de l'environnement informationnel intégré de la *Société*.

Qualité des données

Intégralité des données

Au niveau global, les recettes provenant des fichiers d'exposition sont comparées à celles des rapports comptables ainsi qu'à celles des états financiers afin de s'assurer de leur cohérence, et ce, pour chacune des années 2012 à 2016. Les écarts observés avec les états financiers sont jugés non significatifs.

L'intégralité du fichier des rapports d'accident est aussi vérifiée. La vérification consiste à s'assurer que tous les dossiers de réclamation dont le numéro d'événement n'est pas fictif peuvent être assignés à un rapport d'accident de la banque de données. C'est le cas pour plus de 99% des coûts liés à des dossiers dont le numéro d'événement n'est pas fictif.

Qualité de la saisie des données

Certaines variables du « *système d'indemnisation* » font déjà l'objet d'une vérification de la qualité de la saisie dans le cadre de l'évaluation du passif actuariel. Les variables vérifiées sont les suivantes : la plaque d'immatriculation, le code de rôle de la victime (conducteur, passager, etc.), la date de l'accident, le code de type de véhicule (promenade, camion, motocyclette, etc.), le lieu de l'accident (au Québec ou ailleurs), le numéro de permis de conduire de la victime, le numéro d'assurance-maladie de la victime, ainsi que le numéro d'événement.

La saisie de l'information contenue sur le rapport d'accident est effectuée par une firme externe. Le contrat de service de cette firme stipule un taux d'erreur de saisie maximum de l'ordre de 0,5%. Des rapports statistiques de saisie et de vérification de frappes sont transmis à la Société quotidiennement. D'autres vérifications visuelles et corrections sont effectuées par la Société pour s'assurer un maximum de qualité de l'information dans le processus de saisie. De plus, plusieurs champs sont vérifiés automatiquement et ont des domaines de valeurs prédéfinies.

Le système EDA utilise des données provenant des systèmes Immatriculation et Permis afin de récupérer l'information sur les véhicules et les permis de conduire du Québec. Cette procédure a permis d'augmenter la qualité des données et d'éliminer certaines erreurs de saisie.

La saisie des données relatives à l'immatriculation des véhicules et à l'émission des permis de conduire est effectuée principalement en Centre de service gouvernemental et par les mandataires. Pour l'ensemble de ces opérations en point de service, la Société dispose d'un programme d'amélioration continue des opérations de permis et d'immatriculation. Ce programme comporte des vérifications de conformité opérationnelle dont l'objectif est de s'assurer de l'intégrité des données sous différents aspects ainsi que de l'exactitude et de la qualité des services rendus.

Ces vérifications sont effectuées de trois façons :

- Échantillonnage de transactions ;
- Observation ;
- Extraction de données informatiques.

Elles sont assurées par :

- La Direction de l'amélioration continue et de la performance ;
- Les directions régionales (techniciens régionaux) ;
- Les centres de services et les mandataires.

La Direction de l'amélioration continue et de la performance présente des résultats de l'assurance qualité pour le rapport annuel du Vérificateur général du Québec.

Assurance qualité des données du système ACT-Tarif

Le système ACT-Tarif intègre les informations de presque tous les systèmes de mission d'assurance de la Société. En plus de pouvoir compter sur les processus d'assurance-qualité de ces systèmes, des tests supplémentaires sont effectués afin de :

- S'assurer de la cohérence entre les informations collectées dans chaque système ;
- Évaluer spécifiquement la qualité des données servant à l'évaluation des contributions d'assurance ;
- Permettre la certification actuarielle quant à la fiabilité et à la suffisance des données.

Ces tests permettent de détecter les données potentiellement en anomalie, de les évaluer et de les corriger au besoin. Des recherches unitaires dans les dossiers électroniques sont également effectuées lorsque les données sont manquantes ou potentiellement en anomalie. Des rapports d'anomalies sont produits sur une base quotidienne ou mensuelle, dépendamment du système de mission original.

Les tests et les recherches s'effectuent principalement sur les données qui ont un impact direct sur l'évaluation des contributions d'assurance, soit :

- Le numéro d'événement ;
- La plaque d'immatriculation ;
- Le code de type de véhicule ;
- La province ou l'état de la plaque d'immatriculation ;
- Le code de rôle de la victime.

D'autres tests permettent de s'assurer de l'intégrité des contextes accidentels, soit :

- Validation que les victimes ont été associés à la bonne partie impliquée et correction si nécessaire ;
- Validation que les parties impliquées ont été associées au bon accident et correction si nécessaire.

Lors de la détection d'anomalies, les systèmes de mission sont avertis et un suivi des corrections systémiques est réalisé.

Plusieurs comités d'harmonisation ont également été mis en place afin d'assurer un transfert de connaissance approprié entre les différents intervenants et les différents systèmes.

ANNEXE 4. Méthode de calcul du risque relatif

Formules applicables

Fréquence

La fréquence annuelle pour chaque classe correspond au ratio d'expérience suivant :

$$\text{Fréquence } i = \frac{N_i}{E_i}$$

où :

N_i = Nombre de véhicules ou de conducteurs impliqués dans un accident;

E_i = Nombre de véhicules ou de conducteurs exposés;

i = Année d'accident.

Le nombre de véhicules ou de conducteurs exposés représente le nombre exposé au risque d'accident durant l'année visée. Un véhicule ou un conducteur n'étant pas assuré durant toute l'année compte pour une fraction dans ce calcul.

Fréquence relative annuelle

La fréquence relative annuelle pour chaque classe correspond à :

$$\text{Fréq. relative } i = \frac{\text{Fréquence } i}{\text{Fréquence } i \text{ de référence}}$$

Facteur de relativité de fréquence

Le facteur de relativité de fréquence pour chaque classe correspond à :

$$\text{FREL Fréquence} = \sum_{i=2014}^{2016} \text{Fréq. relative } i \times \frac{E_i}{\sum_{2014}^{2016} E_i}$$

Sévérité

La sévérité annuelle pour chaque classe correspond au ratio d'expérience suivant :

$$\text{Sévérité } i = \frac{C_i}{N_i}$$

où :

C_i = Coûts imputés aux véhicules ou aux conducteurs impliqués dans un accident.

Sévérité relative annuelle

La sévérité relative annuelle pour chaque classe correspond à :

$$\text{Sév. relative } i = \frac{\text{Sévérité } i}{\text{Sévérité } i \text{ de référence}}$$

Facteur de relativité de sévérité

Le facteur de relativité de sévérité pour chaque classe correspond à :

$$\text{FREL Sévérité} = \sum_{i=2013}^{2015} \text{Sév. relative } i \times \frac{N_i}{\sum_{2013}^{2015} N_i}$$

Facteur de relativité final

Afin de limiter les fluctuations statistiques, chacun des facteurs de relativité (fréquence et sévérité) est ajusté selon la formule suivante :

$$\begin{aligned} \text{FREL CRED Fréquence} &= \text{FREL Fréquence} \times Z_f + \text{FREL COMP } f \times (1 - Z_f) \\ \text{FREL CRED Sévérité} &= \text{FREL Sévérité} \times Z_s + \text{FREL COMP } s \times (1 - Z_s) \end{aligned}$$

où :

FREL CRED Fréquence	= Facteur de relativité de fréquence;
Z_f	= Coefficient de crédibilité de fréquence;
FREL COMP f	= Complément de crédibilité de fréquence;
FREL CRED Sévérité	= Facteur de relativité de sévérité;
Z_s	= Coefficient de crédibilité de sévérité;
FREL COMP s	= Complément de crédibilité de sévérité.

Le facteur de relativité final s'obtient selon la formule suivante :

$$\text{Facteur de relativité final} = \text{FREL CRED Fréquence} \times \text{FREL CRED Sévérité}$$

Coefficient de crédibilité

Pour chacune des classes, le coefficient de crédibilité de fréquence ou de sévérité est calculé à l'aide des formules suivantes :

$$Z_f = \frac{\sum_{2014}^{2016} N(\text{att})_i}{\sum_{2014}^{2016} N(\text{att})_i + K_f}$$

$$Z_s = \frac{\sum_{2013}^{2015} N_i}{\sum_{2013}^{2015} N_i + K_s}$$

où :

- N(att)_i = Nombre attendu de véhicules ou de conducteurs impliqués dans un accident
- K_f = Constante de crédibilité de fréquence (90)
- K_s = Constante de crédibilité de sévérité (300)

Le nombre attendu de véhicules impliqués pour une classe de tarification donnée est la somme des produits, pour chaque année d'accident de la période de référence, de l'exposition, de la fréquence de la classe de référence et de la relativité de fréquence crédibilisée de la dernière tarification.

$$\sum_{i=1}^3 \text{Expo}_{\text{classe},i} * \text{Freq}_{\text{Regrp},i} * \text{Rel Freq Cred}_{\text{classe, dern tarif}}$$

Complément de crédibilité

Les compléments de crédibilité retenus sont les facteurs de relativité de la dernière expertise. Toutefois, afin de calibrer la nouvelle méthodologie, les facteurs de relativité de la dernière expertise ont été recalculés en supposant que la nouvelle méthode était en vigueur au moment de la dernière expertise.

Autres particularités

La méthode générale décrite à la section 9 fait l'objet d'adaptations pour le traitement de certaines situations particulières décrites ci-après.

D'autres classes ont des traitements tarifaires particuliers, car leur expérience n'est pas suffisamment crédible pour appliquer intégralement la méthode décrite précédemment :

Camion gouvernemental ou d'organisme reconnu, véhicule de ferme de plus de 3 000 kg (toutes les classes d'essieux)

Pour l'établissement de la sévérité, ces véhicules font l'objet d'un traitement particulier, en raison de leur faible montant de coûts imputés (moins de 1,7 M\$ de 2013 à 2015 à l'ensemble des 3 classes d'essieux). Ainsi, pour le calcul de la sévérité, l'expérience des 3 classes d'essieux a été regroupée. Cette approche est identique à celle utilisée lors de la dernière expertise.

Motocyclette à circulation restreinte et motocyclette de 125 cm³ et moins (11 kW et moins)

Pour l'établissement de la sévérité, les motocyclettes à circulation restreinte et les motocyclettes de 125 cm³ et moins (11 kW et moins) font l'objet d'un traitement particulier, en raison du faible montant de coûts imputés à ces 2 classes (moins de 2,2 M\$ de 2013 à 2015 pour l'ensemble de ces motocyclettes). Pour calculer la sévérité, l'expérience des 2 classes a été regroupée. Cette approche est identique à celle utilisée lors de la dernière expertise.

*Société de l'assurance
automobile*

Québec 