

SÉCURITÉ, ÉQUITÉ, SOLIDITÉ

Avis du Conseil d'experts
sur les contributions
d'assurance proposées
par la Société de
l'assurance automobile
du Québec pour les
années 2025 à 2027

Juillet 2024



CONSEIL D'EXPERTS SUR LES
CONTRIBUTIONS D'ASSURANCE
AUTOMOBILE

Québec 



Le 9 juillet 2024

Monsieur Konrad Sioui

Président du conseil d'administration
Société de l'assurance automobile du Québec

Monsieur le Président,

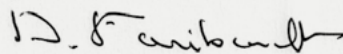
À titre de membres du Conseil d'experts sur les contributions d'assurance automobile, nous avons le plaisir de vous transmettre notre avis relativement aux contributions d'assurance proposées par la Société de l'assurance automobile du Québec pour les années 2025 à 2027.

Conformément au mandat que nous a confié le gouvernement du Québec le 23 janvier 2024, nous vous soumettons les recommandations qui se dégagent de l'ensemble de nos travaux et de la consultation publique que nous avons tenue au cours de notre mandat.

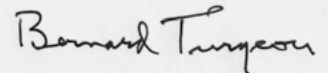
Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de nos meilleurs sentiments.



Micheline Dionne
Présidente



Dominique Faribault
Membre



Bernard Turgeon
Membre

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

Collaboratrices

Shirley Bishop, *rédactrice et responsable des communications*
Maryse Gagnon Ouellet, *révisseuse linguistique*
C Desmeules design, *graphisme et édition*

Règles de rédaction

Dans le but d'alléger le texte :

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

Il est à noter que la *Loi sur l'assurance automobile* est toujours désignée par son appellation complète.

Renseignements

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

Pour toute demande d'information sur le Conseil d'experts, prière de communiquer avec la Société de l'assurance automobile du Québec:

Société de l'assurance automobile du Québec
333, boulevard Jean-Lesage, O-M-51
Case postale 19600
Québec (Québec) G1K 8J6
1 800 361-7620
courrier@saaq.gouv.qc.ca
saaq.gouv.qc.ca

Dépôt légal 2024
Bibliothèque et Archives nationales du Québec
ISBN: 978-2-550-97880-0
ISBN: 978-2-550-97881-7



Table des matières

Message de la présidente	6	5.3 Véhicules lourds	37
CHAPITRE 1		5.4 État de santé des titulaires de permis de conduire	38
LE CONSEIL D'EXPERTS SUR LES CONTRIBUTIONS D'ASSURANCE AUTOMOBILE	8	5.5 Réduction de la vitesse dans les zones et corridors scolaires et introduction de l'approche Vision Zéro	40
LE MANDAT, LES MEMBRES, LE PROCESSUS DE CONSULTATION PUBLIQUE ET LA DÉMARCHE	9	5.6 Radars photo	41
CHAPITRE 2		5.7 Alcool et drogues licites et illicites	42
RÉSUMÉ DES CONTRIBUTIONS D'ASSURANCE PROPOSÉES PAR LA SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC POUR LES ANNÉES 2025 À 2027	14	5.8 Sensibilisation des nouveaux arrivants	43
CHAPITRE 3		5.9 Écrans tactiles et systèmes de divertissement dans les véhicules	44
FINANCEMENT DU RÉGIME D'ASSURANCE AUTOMOBILE	18	5.10 Aide à la conduite et véhicules autonomes	45
3.1 Appréciation générale de la tarification proposée	19	5.11 Campagnes publicitaires de sécurité routière	47
3.2 Actualisation de la couverture d'assurance	20	5.12 Sécurité sur les chantiers routiers	47
3.3 Motocyclettes	20	CHAPITRE 6	
3.4 Véhicules commerciaux	22	SERVICE À LA CLIENTÈLE	48
3.5 Véhicules offrant du transport rémunéré de personnes	24	6.1 Transformation numérique	49
3.6 Points d'inaptitude	25	6.2 Indemnités de remplacement du revenu	50
3.7 Limite de la hausse des contributions d'assurance	26	6.3 Couverture d'assurance	51
3.8 Examen de l'expertise actuarielle par un professionnel indépendant	26	6.4 Évolution du modèle de prestation de service	52
CHAPITRE 4		6.5 Écoles de conduite	52
CAPITALISATION DU RÉGIME D'ASSURANCE AUTOMOBILE	29	CHAPITRE 7	
4.1 Évolution de la situation financière du Fonds	30	CONSULTATION PUBLIQUE	54
4.2 Corridor de stabilisation	31	7.1 Mémoires et commentaires reçus	56
4.3 Remise de 600 M\$ en 2024	32	7.2 Résumé des mémoires	56
CHAPITRE 5		7.3 Résumé des commentaires	58
SÉCURITÉ ROUTIÈRE	34	CHAPITRE 8	
5.1 Nouvelles initiatives en matière de sécurité routière	35	OBSERVATIONS ET RECOMMANDATIONS	60
5.2 Motocyclettes	35	CONCLUSION	66
		ATTESTATION DU CONSEIL D'EXPERTS SUR LES CONTRIBUTIONS D'ASSURANCE AUTOMOBILE	67
		ANNEXE 1	
		CRITÈRES, PRINCIPES ET MODALITÉS DE LA TARIFICATION	68

Message de la présidente

SÉCURITÉ, ÉQUITÉ, SOLIDITÉ

En 1978, lorsque le Québec s'est donné un régime public d'assurance automobile, la situation des accidentés de la route était jugée alarmante. Le quart des automobilistes n'était pas assuré, les montants de compensation étaient insuffisants, les poursuites se multipliaient et les primes d'assurance étaient les plus élevées au Canada.

Le régime d'assurance automobile du Québec indemnise toutes les personnes, sans égard à l'âge, au sexe ou à la région qu'elles habitent, et sans égard à la responsabilité, que l'accident ait lieu au Québec ou ailleurs dans le monde. Les contributions d'assurance sont les moins élevées au Canada et la couverture d'assurance figure parmi les plus vastes qui existent.

La création de la Société de l'assurance automobile du Québec a permis d'intégrer dans une même entité l'indemnisation des personnes accidentées de la route, le contrôle de l'accès au réseau routier ainsi que la prévention et la promotion de la sécurité routière.

Depuis les 45 dernières années, l'amélioration du bilan routier est notable. En 1978, le Québec dénombrait 1 752 décès sur les routes, alors que le parc automobile comptait près de trois millions de véhicules. En 2022, avec plus de sept millions de véhicules circulant sur les routes, 352 décès ont été recensés, ce qui représente une baisse de 77%¹. Le Québec affiche aussi un taux de décès plus bas que celui observé à l'échelle canadienne, avec un ratio de 4,2 décès pour 100 000 habitants, comparativement à 5,2 au Canada².

En plus de sauver des vies, l'amélioration du bilan routier a une incidence directe sur les contributions d'assurance versées par les personnes assurées. Meilleur est le bilan, plus avantageuses sont les contributions d'assurance pour chacune des catégories de véhicules. Ce principe d'équité basé sur le risque fait en sorte que chaque catégorie d'assurés paie la somme qui correspond aux coûts qu'elle génère.

Grâce à l'expérience acquise et à l'affinement de sa méthodologie, la Société est davantage en mesure d'associer le risque aux différentes catégories de véhicules, de sorte que les contributions d'assurance reflètent de mieux en mieux le risque réel que chaque catégorie représente. Les contributions d'assurance proposées pour 2025 à 2027 le démontrent bien, avec la création de quatre nouvelles catégories de véhicules commerciaux et l'instauration de trois regroupements d'expérience de conduite pour les motocyclistes.

Au chapitre de la santé financière du régime, le Fonds d'assurance automobile du Québec repose sur des bases solides. À la fin de 2022, il détenait un actif de 13,5 G\$. D'une sous-capitalisation de plus de 600 M\$ lors de sa création en 2004, le Fonds enregistre des surplus qui ont permis de redonner aux assurés de la Société près de 2 G\$ au cours des 5 dernières années.

¹ Données et statistiques 2022, Société de l'assurance automobile du Québec

² Stratégie de prévention en sécurité routière 2021-2025, Société de l'assurance automobile du Québec

LES CONTRIBUTIONS D'ASSURANCE PROPOSÉES POUR LES ANNÉES 2025 À 2027

Le présent rapport est le sixième publié depuis la création du Conseil d'experts sur les contributions d'assurance automobile en 2004. Le Conseil, constitué en vertu de la *Loi sur la Société de l'assurance automobile du Québec*, a pour mandat de revoir la démarche suivie et de vérifier les données sur lesquelles la Société s'appuie pour élaborer ses contributions d'assurance, avant qu'elle procède aux modifications proposées.

Le 20 mars 2024, la Société a présenté des modifications des contributions d'assurance pour les années 2025 à 2027. C'est sur cette proposition que s'est penché le Conseil d'experts au cours des derniers mois.

Conformément à son mandat, le Conseil d'experts a tenu une consultation publique sur les modifications des contributions d'assurance proposées par la Société afin de recueillir l'avis de la population. Une audience publique a eu lieu le 7 mai 2024 pour entendre les personnes et les organismes qui ont déposé un mémoire.

Ce rapport sur les contributions d'assurance automobile a été réalisé en toute indépendance par le Conseil d'experts. Les recommandations et les observations qu'il contient reflètent l'opinion de ses membres. Elles sont regroupées autour de quatre principaux thèmes : le financement, la capitalisation du régime d'assurance automobile, la sécurité routière et le service à la clientèle.

Au terme de son analyse et de la consultation publique menée, le Conseil d'experts ne recommande aucune modification des contributions d'assurance proposées par la Société. Il estime que la proposition de la Société respecte les lois et règlements en vigueur et qu'elle est juste et raisonnable.

REMERCIEMENTS

Le Conseil d'experts tient à remercier toutes les personnes qui ont contribué à enrichir son analyse et qui l'ont assisté dans la réalisation de ce rapport. L'apport des individus et des groupes qui lui ont fait parvenir un mémoire ou un commentaire et qui ont participé à l'audience publique a fourni au Conseil d'experts une perspective intéressante sur les enjeux qui les préoccupent.

Le Conseil d'experts tient aussi à souligner le dévouement, le professionnalisme et l'engagement du personnel de la Société, qui a démontré de solides compétences et fourni un précieux soutien tout au long de ses travaux.

La présidente,



Micheline Dionne

Chapitre 1

Le Conseil d'experts sur les contributions d'assurance automobile

Le mandat, les membres,
le processus de consultation
publique et la démarche



MANDAT

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

Pour assurer la solidité financière et l'équité du régime d'assurance automobile, la Société révisé périodiquement les contributions d'assurance fixées. Avant de modifier un règlement sur les contributions d'assurance, la *Loi sur la Société de l'assurance automobile du Québec* prévoit que la Société doit obtenir l'avis d'un conseil d'experts constitué à cette fin.

Le présent conseil d'experts a été constitué le 23 janvier 2024 afin de revoir la démarche suivie par la Société pour établir les contributions d'assurance proposées pour les années 2025 à 2027. Ces propositions sont contenues dans le document d'information intitulé *Les contributions d'assurance proposées pour 2025-2027* publié par la Société le 20 mars 2024.

Depuis 20 ans, il s'agit du sixième conseil d'experts sur les contributions d'assurance automobile à être constitué afin de revoir la démarche suivie par la Société pour l'établissement des contributions d'assurance et de vérifier les données utilisées à l'appui des modifications proposées. La révision précédente a eu lieu en 2021. Elle a servi à établir les contributions d'assurance pour les années 2022 à 2024.

Encadrement législatif

Le mandat du Conseil d'experts est établi en vertu des articles 17.6 et 17.7 de la *Loi sur la Société de l'assurance automobile du Québec*.

L'article 17.6 prévoit que la Société de l'assurance automobile du Québec doit obtenir l'avis d'un conseil d'experts, constitué à cette fin, avant de modifier un règlement sur les contributions d'assurance. Le mandat du Conseil d'experts consiste à revoir la démarche suivie par la Société pour l'établissement des contributions d'assurance automobile et à vérifier les données utilisées à l'appui des modifications réglementaires envisagées.

De plus, l'article 17.7 précise les facteurs dont le Conseil d'experts doit tenir compte pour évaluer les contributions d'assurance proposées par la Société. Ainsi, dans le cadre de son mandat, le Conseil d'experts doit :

- évaluer les critères de tarification des contributions d'assurance adoptés par la Société et s'assurer qu'ils correspondent notamment aux principes d'autofinancement du régime, d'équité, de faisabilité administrative et d'indemnisation par les utilisateurs de véhicules routiers et les répondants de systèmes de transport rémunéré de personnes par automobile;
- valider les montants globaux des dépenses que la Société juge nécessaires pour assumer les coûts des indemnités découlant d'accidents survenus au cours de la période pour laquelle les contributions d'assurance sont fixées ainsi que tous les autres coûts à la charge du Fonds d'assurance pour cette période;
- évaluer les mesures de prévention en matière de sécurité routière et les mesures de promotion qui s'y rattachent afin de réduire les risques associés à l'usage de la route;
- tenir compte des risques différents inhérents à chaque catégorie d'assurés ainsi que de l'équité à maintenir entre chaque catégorie d'assurés;
- s'assurer que les contributions d'assurance sont justes et raisonnables;
- tenir compte de la politique de financement de la Société, des prévisions actuarielles, de l'évaluation du passif actuariel et, s'il y a lieu, de la nécessité d'une recapitalisation dans l'éventualité d'une insuffisance de l'actif;
- tenir compte de la qualité de la prestation de service fournie aux assurés par la Société ainsi que de toute modification apportée au régime d'assurance automobile;
- tenir compte des préoccupations économiques et sociales que lui indiquent la Société et la population.

Puisque son mandat a trait à la tarification des contributions d'assurance qui servent à financer les activités du Fonds, le Conseil d'experts doit également considérer, dans ses travaux, les critères de tarification prévus dans la *Loi sur l'assurance automobile*, qui sont présentés à l'annexe 1.

MEMBRES DU CONSEIL D'EXPERTS

La *Loi* prévoit que le Conseil d'experts doit être composé de trois membres, nommés par le gouvernement du Québec, représentatifs des milieux de l'actuariat, des finances et de l'assurance.

Les membres du Conseil d'experts sont :

- Micheline Dionne, actuaire, qui agit à titre de présidente du Conseil d'experts. M^{me} Dionne en est à son deuxième mandat;
- Dominique Faribault, spécialiste en assurance-vie, qui agit à titre de membre. Il s'agit de son premier mandat;
- Bernard Turgeon, économiste, qui agit également à titre de membre pour la première fois.

CONSULTATION PUBLIQUE

Dans le cadre de ses travaux, la *Loi* prévoit que le Conseil d'experts doit tenir une consultation publique pour recueillir les commentaires des personnes ou des groupes intéressés par la proposition d'assurance de la Société.

Cette consultation doit faire l'objet d'un avis publié dans la Gazette officielle du Québec et dans au moins un quotidien de langue française et un quotidien de langue anglaise. L'avis a été publié le 20 mars 2024 dans la Gazette officielle du Québec. Il a aussi été publié le 23 mars 2024 et le 6 avril 2024 dans cinq journaux de langue française et un journal de langue anglaise : Le Devoir, La Presse+, Le Soleil numérique, Le Journal de Québec, Le Journal de Montréal et The Gazette.

La consultation publique s'est tenue du 20 mars au 19 avril 2024 sur la plateforme de consultation gouvernementale. La population était invitée à se prononcer en transmettant un mémoire ou un commentaire. Un communiqué de presse a été publié le 20 mars 2024 pour en faire l'annonce.

Le Conseil d'experts a reçu cinq mémoires et cinq commentaires portant sur les contributions d'assurance proposées par la Société ou sur divers sujets touchant le régime public d'assurance automobile. Une audience publique a été tenue le 7 mai 2024 afin d'entendre les personnes et les groupes qui ont transmis un mémoire. Diffusée en direct sur le Web, la séance a été enregistrée et peut être visionnée en différé. Le chapitre 7 présente des informations supplémentaires sur la consultation publique.

DÉMARCHE EFFECTUÉE

Pour s'assurer de la conformité de la proposition d'assurance de la Société avec les lois et les règlements touchant le régime public d'assurance automobile du Québec et le respect des principes et des modalités de tarification établis par la Société, le Conseil d'experts a consulté une volumineuse documentation touchant les différentes facettes des activités de la Société et a rencontré des représentants de toutes les vice-présidences de l'organisation ainsi que des experts externes.

DOCUMENTS CONSULTÉS

Outre les lois et les règlements portant sur la tarification d'assurance, le Conseil d'experts a consulté la documentation suivante :

- le document d'information présentant les contributions d'assurance proposées par la Société pour les années 2025 à 2027;
- les documents relatifs à la tarification proposée par la Société pour les années 2025 à 2027, dont l'expertise actuarielle et les sous-rapports de tarification;
- les états financiers du Fonds et de la Société des dernières années de même que le rapport des auditeurs indépendants sur l'audit des états financiers;
- les rapports d'évaluation du passif actuariel et les analyses des résultats financiers du Fonds des dernières années, y compris les rapports relatifs aux hypothèses économiques et au taux d'actualisation utilisés pour évaluer le passif actuariel, les rapports d'expérience du régime d'assurance automobile et ceux concernant la fiabilité des données utilisées pour l'évaluation du passif actuariel;
- la politique-cadre sur la gestion financière à long terme du Fonds de même que les trois politiques qu'elle encadre : la politique de capitalisation, la politique de financement et la politique de placement;
- le plan stratégique de la Société pour les années 2021 à 2025;
- les rapports annuels de gestion de la Société des dernières années;
- le bilan routier du Québec des dernières années ainsi que l'évolution du nombre de personnes indemnisées;
- le rapport de la firme PWC concernant le projet CASA L2;
- le Plan d'action en sécurité routière 2023-2028;
- la Stratégie de prévention en sécurité routière 2021-2025;
- le rapport du Comité d'experts sur la sécurité des motocyclistes de novembre 2019 et le document de suivi des recommandations;
- le projet de loi 22, *Loi modifiant la Loi sur l'assurance automobile, le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions*, adopté par l'Assemblée nationale en mai 2022;
- le projet de loi 48, *Loi modifiant principalement le Code de la sécurité routière afin d'introduire des dispositions relatives aux systèmes de détection et d'autres dispositions en matière de sécurité routière*, adopté par l'Assemblée nationale en mai 2024;
- une étude concernant l'évaluation du nombre de points d'inaptitude à associer à chaque infraction.

La rédaction de ce rapport a aussi nécessité des travaux de recherche documentaire effectués en consultant plusieurs sites Web et articles de presse.

GROUPES RENCONTRÉS

Afin de procéder aux évaluations et aux vérifications nécessaires à la réalisation de son mandat, le Conseil d'experts a eu accès à diverses informations à l'occasion de rencontres de travail avec les représentants de toutes les vice-présidences de l'organisation :

- Vice-présidence aux contributions d'assurance, aux finances et au contrôle organisationnel
 - Direction générale de l'actuariat
 - Direction de la tarification d'assurance
 - Direction du passif actuariel
 - Direction de la capitalisation et des placements
- Direction générale des finances
 - Direction du budget
- Vice-présidence à l'expérience numérique
- Vice-présidence aux affaires juridiques et corporatives
 - Direction du conseil juridique
- Vice-présidence au contrôle routier et à la sécurité des véhicules
- Vice-présidence à l'accès sécuritaire au réseau routier
- Vice-présidence aux services aux assurés
 - Direction du soutien et du suivi administratif
 - Direction générale des services centralisés aux accidentés
 - Direction générale du soutien en services aux accidentés
 - Direction générale des services régionalisés aux accidentés
- Vice-présidence aux stratégies de marketing et de sécurité routière et à l'expérience employé

De plus, le Conseil d'experts a rencontré le vérificateur interne de la Société ainsi que les actuaires externes mandatés par l'organisation afin de procéder à l'examen du rapport actuariel et des travaux menant à la tarification 2025-2027 des contributions d'assurance de la Société d'assurance automobile du Québec.

Le Conseil d'experts a également rencontré le Conseil d'administration et le Comité actif-passif et audit de la Société.

Chapitre 2

Résumé des contributions
d'assurance proposées
par la Société de
l'assurance automobile
du Québec pour les
années 2025 à 2027



Pour assurer la solidité financière et l'équité du régime public d'assurance automobile du Québec, les contributions d'assurance font l'objet d'une révision tous les trois ans. Cet exercice rigoureux repose sur l'examen du taux de financement et du taux de capitalisation du Fonds d'assurance automobile du Québec. Il vise à trouver un équilibre entre la couverture d'assurance, le nombre de personnes indemnisées et le niveau des contributions d'assurance.

Le 20 mars 2024, la Société a proposé une nouvelle grille tarifaire pour les années 2025 à 2027. Les modifications sont présentées dans le document d'information intitulé Les contributions d'assurance proposées pour 2025-2027 dont voici un résumé.

Les contributions d'assurance proposées pour la période allant du 1^{er} janvier 2025 au 31 décembre 2027 prennent en considération les indemnisations prévues pour dédommager les personnes accidentées de la route ainsi que le bilan routier anticipé pour la période de 2025 à 2027.

Le taux de capitalisation et le taux de financement sont les deux indicateurs clés servant à l'analyse de la situation financière du régime public d'assurance automobile du Québec.

CAPITALISATION DU RÉGIME D'ASSURANCE AUTOMOBILE

Le taux de capitalisation à une date donnée montre si les actifs du Fonds sont suffisants pour couvrir les indemnités qui seront versées dans le futur aux accidentés de la route à cette date, en incluant les frais de gestion.

Selon les bonnes pratiques en matière d'assurance, un taux de capitalisation supérieur à 100 % doit être visé. La Politique de capitalisation du Fonds d'assurance automobile du Québec, adoptée en 2015 par le conseil d'administration, a établi un corridor de stabilisation du taux de capitalisation de 100 % à 120 %. En 2022, afin de se préparer à affronter un contexte économique postpandémique incertain, le Conseil d'administration de la Société a haussé la limite supérieure du corridor à 125 %.

Les années 2020, 2021 et 2022 ont été atypiques en raison de la pandémie. C'est la première fois que, pour établir les contributions d'assurance, la Société doit se baser sur un bilan routier marqué par une réduction du nombre de déplacements. Ainsi, sur la période de 2020 à 2022, le nombre de personnes indemnisées a été moindre qu'anticipé, ce qui a occasionné des coûts plus bas que ceux qui étaient prévus pour le régime.

À la suite du sommet de 156 % atteint en 2020, le taux de capitalisation se situait à 132 % au 31 décembre 2022. Cette baisse découle principalement de la bonification de la couverture d'assurance de plus d'un milliard de dollars au bénéfice des personnes accidentées instaurée par le projet de loi 22 adopté en 2022, ainsi que du congé de paiement de la contribution d'assurance accordé aux titulaires d'un permis de conduire une automobile ou une motocyclette pour les années 2022 et 2023.

De plus, étant donné l'effet exceptionnel sur le taux de capitalisation de la baisse marquée du nombre de personnes indemnisées pendant les années pandémiques, une remise de 600 millions \$ a été annoncée en novembre 2023 pour l'année 2024, ce qui ramènera le taux de capitalisation plus près du corridor de stabilisation.

L'excédent de capitalisation permettra également à la Société d'effectuer une nouvelle bonification de la couverture d'assurance d'une valeur de 52 M\$ et d'injecter une somme additionnelle de 44 M\$ pour réaliser des initiatives novatrices en sécurité routière.

FINANCEMENT DU RÉGIME D'ASSURANCE AUTOMOBILE

Le taux de financement indique si les revenus annuels totaux sont suffisants pour couvrir les coûts des accidents qui surviendront pendant chacune des années de la période de tarification de 2025 à 2027. Les coûts des accidents pour une année donnée comprennent ceux encourus pendant l'année, ainsi que ceux qui seront encourus dans le futur à l'égard des accidents de l'année considérée. Les contributions d'assurance proposées ont été déterminées à la suite d'une expertise actuarielle et s'inscrivent en continuité des modalités et principes des révisions précédentes. En vertu de la *Loi*, le taux de financement doit s'établir à 100 % chaque année sur la période de tarification.

Modifications ayant une incidence sur les contributions d'assurance pour certains véhicules

Motocyclettes

La Société propose d'adopter de nouvelles mesures pour encadrer l'accès à la conduite d'une motocyclette.

Étant donné que les motocyclistes ayant moins de trois ans d'expérience de conduite sont surreprésentés dans les accidents avec préjudices corporels, la Société propose des mesures visant à diminuer le risque d'accident chez les nouveaux conducteurs. Selon les données de la Société, le type de motocyclette et l'expérience de conduite ont une incidence significative sur la fréquence des accidents.

Comme il est maintenant possible de démontrer le lien entre le risque d'accident rattaché au véhicule et l'expérience de conduite de son propriétaire pour chacune des classes de motocyclettes, la Société intègre ce facteur de risque dans le calcul de la contribution d'assurance, ce qui améliorera la précision et l'équité de la tarification.

Ainsi, un conducteur de motocyclette ayant plus d'expérience de conduite paiera une prime plus basse qu'un conducteur qui débute. L'expérience des titulaires d'un permis de motocyclette de classe 6 sera prise en compte selon trois catégories :

- moins de trois ans d'expérience;
- de trois ans à moins de cinq ans d'expérience;
- cinq ans et plus d'expérience.

De plus, il sera dorénavant nécessaire d'avoir un certain nombre d'années d'expérience avant de pouvoir conduire certains modèles de motocyclette.

Véhicules commerciaux

La Société a analysé le risque de la classe des véhicules commerciaux et plusieurs groupes homogènes ont été identifiés. Afin que chaque nouvelle classe assume une contribution d'assurance reflétant le risque qu'elle représente, la Société propose de scinder la classe actuelle des véhicules commerciaux à préfixe F en quatre catégories :

- les véhicules d'urgence;
- les habitations motorisées;
- les véhicules de promenade à usage commercial;
- tous les autres véhicules commerciaux à préfixe F.

Transport rémunéré de personne par automobile

L'industrie du transport rémunéré de personnes a subi une transformation majeure en 2020 avec l'adoption de la Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile.

Cette loi a remplacé la classe de tarification des taxis par une nouvelle classe qui uniformise les exigences en matière de contribution d'assurance pour l'ensemble des véhicules offrant du transport rémunéré de personnes. Autant les véhicules dits indépendants, tels que les taxis, que ceux opérant sous la bannière de répondants, comme Uber, font maintenant l'objet d'une contribution d'assurance établie selon le risque d'accident rattaché aux véhicules.

Au moment de la dernière révision des contributions d'assurance en 2021, la Société a reconnu qu'il existait un risque important de fluctuation du volume de véhicules qualifiés pour offrir du transport rémunéré de personnes. Il a donc été décidé de prendre en compte l'incertitude quant à la fluctuation de ce volume et de suivre l'évolution de l'industrie du transport rémunéré de personnes avant de déterminer la contribution d'assurance exigible.

Une contribution d'assurance transitoire, équivalant à la contribution exigée pour les minibus transportant des passagers, a alors été fixée pour les années 2022 à 2024. Les données recueillies depuis la dernière révision permettent maintenant de mieux refléter la nouvelle réalité de cette industrie et de fixer une contribution d'assurance cohérente avec cette réalité.

La contribution d'assurance sera donc ajustée graduellement à partir de 2025 pour atteindre le plein financement de cette catégorie en 2028.

D'ici 2028, la Société souhaite terminer les travaux nécessaires à l'introduction d'une contribution d'assurance « à la course » pour les véhicules autorisés à effectuer du transport rémunéré de personne par automobile.

CONTRIBUTIONS D'ASSURANCE 2025-2027

La Société propose que les contributions d'assurance pour les années 2026 et 2027 soient celles de 2025, indexées à l'inflation.

Chapitre 3

Financement du régime d'assurance automobile



La *Loi sur l'assurance automobile* exige que les contributions d'assurance couvrent 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 automobile du Québec pour cette période. En d'autres mots, le taux de financement, l'un des indicateurs clés de la situation financière du Fonds, doit s'établir à 100 % à chacune des années.

Le plein financement est atteint lorsque les contributions d'assurance perçues dans une année sont suffisantes pour couvrir les coûts des accidents survenus pendant une année, que ces coûts soient assumés dans l'année de l'événement ou dans les années subséquentes.

Les contributions aux fins de financement sont établies pour chaque catégorie de cotisants en fonction du risque d'être impliqué dans un accident avec dommages corporels qui donne lieu à une réclamation. Cette façon de faire permet de renforcer le message, auprès de chaque conducteur ou propriétaire d'un véhicule³, de l'effet direct de son comportement et des caractéristiques de son véhicule sur le montant de sa contribution d'assurance.

3.1 APPRÉCIATION GÉNÉRALE DE LA TARIFICATION PROPOSÉE

Les contributions d'assurance proposées par la Société pour les années 2025 à 2027 sont basées sur les bilans routiers des années 2020, 2021 et 2022. Pour l'exercice actuel de tarification, la Société doit composer avec des bilans routiers atypiques afin de fixer les contributions d'assurance. La diminution des déplacements pendant la pandémie a eu pour effet de réduire le nombre de personnes indemnisées et les coûts d'indemnisation. Mais il n'est pas certain que cette situation va perdurer.

³ La notion de véhicule comprend les véhicules de promenade, les motocyclettes, les scooters et autres cyclomoteurs, les camions, les autobus et minibus, les véhicules routiers à circulation restreinte, les remorques ainsi que les véhicules commerciaux et les véhicules à usage spécial.

La Société a tenu compte de cette situation particulière dans ses calculs actuariels. Au chapitre du nombre de personnes indemnisées, elle a notamment prévu un rattrapage en ce qui a trait à la fréquence d'accident pour les années 2023 à 2025, en considérant notamment l'adoption progressive de nouvelles habitudes de vie postpandémiques.

3.2 ACTUALISATION DE LA COUVERTURE D'ASSURANCE

En 2022, la *Loi sur l'assurance automobile* a été modifiée afin d'offrir une meilleure compensation financière aux personnes accidentées de la route.

Auparavant, certaines personnes indemnisées n'ayant pu occuper un emploi en raison d'une invalidité subissaient une baisse importante de revenus à partir de l'âge de 65 ans. Leur rente d'invalidité était graduellement réduite jusqu'à 68 ans, âge à laquelle elle cessait complètement de leur être versée.

Les mesures introduites assurent une indemnité de remplacement du revenu jusqu'au décès pour les personnes âgées de 65 ans qui sont devenues partiellement ou totalement invalides à la suite d'un accident de la route et qui occupaient un emploi lors de cet accident.

De plus, la proposition de la Société pour la période de 2025 à 2027 prévoit une nouvelle bonification de la couverture d'assurance de 52 M\$ financée par l'excédent de capitalisation.

.1 Après avoir examiné la démarche suivie et les données utilisées par la Société, le Conseil d'experts ne recommande aucune modification des contributions d'assurance proposées par la Société pour les années 2025 à 2027. Il estime que la proposition présentée par la Société respecte les lois et règlements en vigueur et qu'elle est juste et raisonnable.

.2 Le Conseil d'experts salue les mesures adoptées en 2022 pour offrir une meilleure compensation financière aux personnes accidentées de la route.

.3 Le Conseil d'experts est favorable à ce que la nouvelle bonification de la couverture d'assurance proposée par la Société, au coût de 52 M\$, soit effectuée.

3.3 MOTOCYCLETTES

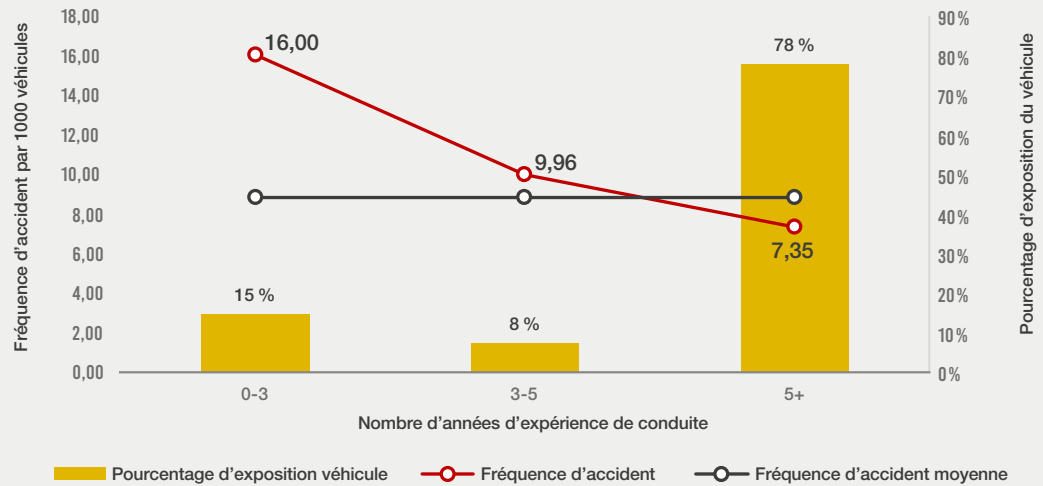
La Société introduit de nouvelles mesures pour les motocyclistes. Afin de mieux refléter le risque qu'ils représentent, trois catégories d'expérience de conduite sont créées :

- moins de trois ans d'expérience;
- de trois ans à moins de cinq ans d'expérience;
- cinq ans d'expérience et plus.

La reconnaissance de l'expérience de conduite des titulaires de permis de classe 6 sera appliquée à l'immatriculation des motocyclettes standards (125 cc et moins, 126 à 400 cc et 401 cc et plus) ainsi qu'aux motocyclettes à risque élevé d'accident.

LIEN ENTRE L'EXPÉRIENCE DE CONDUITE ET LE RISQUE D'ACCIDENT

Titulaire-proprétaire de motos standards 2017-2019



Source : Les contributions d'assurance proposées pour 2025 à 2027 par la Société de l'assurance automobile du Québec

Chaque regroupement d'expérience a un profil de risque différent de celui des autres, comme le montre le graphique qui précède. Celui-ci illustre bien l'importance pour le motocycliste d'être familier avec le comportement de sa moto. Ainsi, la tarification d'assurance appliquée aux motocyclistes ayant cinq ans ou plus d'expérience sera moins élevée que celle qui s'applique aux motocyclistes qui ont une expérience de moins de trois ans.

En 2021, le Conseil d'experts recommandait à la Société de mener les études nécessaires afin de tenir compte dans la tarification, le cas échéant, de l'expérience de conduite et de la formation des motocyclistes. La proposition de contributions d'assurance 2025-2027, qui prend en compte l'expérience de conduite, répond à cette recommandation.

.4 Le Conseil d'experts salue les initiatives prises par la Société pour encadrer la conduite d'une motocyclette et la création de trois catégories d'expérience de conduite pour les titulaires d'un permis de classe 6.

.5 Le Conseil d'experts recommande à la Société de continuer à exercer un suivi constant du bilan routier des motocyclistes afin de proposer les mesures appropriées au besoin.

3.4 VÉHICULES COMMERCIAUX

L'environnement des véhicules commerciaux est actuellement composé de 18 catégories distinctes, dont les autobus scolaires et urbains, les camions privés et gouvernementaux, les tracteurs de ferme et les véhicules commerciaux.

Les 18 catégories de véhicules commerciaux en 2025

CATÉGORIE	NOMBRE
Véhicules munis d'une plaque F	609 000
Tracteurs de ferme	182 000
Camions (2 essieux)	73 000
Camions (3 et 4 essieux)	61 000
Camions (5 essieux et plus)	58 000
Cyclomoteurs	46 000
Véhicules munis d'une plaque amovible	23 000
Véhicules de ferme	17 000
Véhicules utilisés pour le transport rémunéré de personnes par automobile	16 000
Autobus scolaires	12 000
Autobus urbains (ATUQ) ⁴	5 000
Autobus (10 000 kg ou moins)	4 000
Autobus (10 001 kg et plus)	1 000
Camions agricoles (2 essieux)	2 000
Camions agricoles (3 et 4 essieux)	4 000
Camions agricoles (5 essieux et plus)	3 000
Véhicules à circulation restreinte	3 000
Véhicules immatriculés dans une localité non reliée au réseau routier québécois	2 000
TOTAL	1 121 000

Source : Contributions d'assurance proposées pour 2025-2027 par la Société de l'assurance automobile du Québec.

La catégorie qui regroupe le plus grand nombre de véhicules commerciaux est celle dont la plaque comprend le préfixe F. Elle compte quelque 609 000 véhicules utilisés à des fins commerciales ou professionnelles, par un travailleur autonome ou une entreprise. Il s'agit d'une classe très hétérogène qui regroupe des véhicules de types variés et d'utilisations diverses.

La catégorie de plaque F comprend les camions, les camionnettes et les fourgonnettes de 3 000 kg ou moins, les véhicules appartenant à une école de conduite, les souffleuses à neige, les ambulances, les corbillards, les habitations motorisées de plus de 3 000 kg utilisées à des fins personnelles par un particulier, et les dépanneuses.

Une analyse approfondie du risque relatif aux véhicules commerciaux à préfixe F a permis à la Société d'identifier des groupes plus homogènes et ainsi scinder la classe actuelle de ces véhicules en quatre catégories, de manière à ce que chaque nouvelle classe assume une contribution d'assurance en lien avec le risque qu'elle représente.

⁴ L'Association du transport urbain du Québec (ATUQ) regroupe les organismes publics de transport en commun suivants : Réseau de transport de la Capitale (RTC), Société de transport de Montréal (STM), Réseau de transport de Longueuil (RTL), Société de transport de Saguenay (STSaguenay), Société de transport de Laval (STLaval), Société de transport de Sherbrooke (STSherbrooke), Société de transport de Lévis (STLévis), Société de transport de Trois-Rivières (STTR), Société de transport de l'Outaouais (STO) et Exo.

Les nouvelles catégories proposées regroupent les véhicules de promenade à usage commercial, les habitations motorisées, les véhicules d'urgence et tous les autres véhicules commerciaux avec plaque à préfixe F.

Contributions d'assurance des véhicules munis d'une plaque à préfixe F

CATÉGORIE	NOMBRE 2024	CONTRIBUTION 2024	NOMBRE 2025	CONTRIBUTION 2025	CONTRIBUTION 2026	CONTRIBUTION 2027
Plaque F	593 200	99,41 \$	609 000			
NOUVELLES CATÉGORIES PROPOSÉES						
Véhicule de promenade à usage commercial			512 000	101,60 \$	104,04 \$	106,12 \$
Habitation motorisée			26 000	58,24 \$	59,64 \$	60,83 \$
Véhicules d'urgence			13 000	121,23 \$	145,87 \$	148,79 \$
Autres véhicules commerciaux avec plaque à préfixe F			58 000	50,23 \$	51,44 \$	52,47 \$

Source : Contributions d'assurance proposées pour 2025-2027 par la Société de l'assurance automobile du Québec.

Le résultat de cette modification fait en sorte que les trois premières catégories regroupent environ 90 % des véhicules regroupés auparavant dans la catégorie de plaques à préfixe F. La dernière catégorie, les autres véhicules commerciaux à préfixe F, est en grande partie composée des véhicules-outils.

Le Conseil d'experts se réjouit des modifications apportées à la classification des véhicules commerciaux munis d'une plaque à préfixe F qui répondent à l'une des recommandations faites en 2021. Dans son dernier rapport, le Conseil d'experts recommandait en effet à la Société de « mener les études nécessaires afin d'affiner, le cas échéant, la tarification des véhicules commerciaux (plaque F) autres que les véhicules de ferme lors du prochain cycle de tarification. »

.6 Le Conseil d'experts salue les travaux effectués par la Société pour raffiner son modèle de calcul des contributions d'assurance des véhicules commerciaux afin que la tarification reflète aussi fidèlement que possible le risque que représente chaque catégorie de véhicules assurés.

3.5 VÉHICULES OFFRANT DU TRANSPORT RÉMUNÉRÉ DE PERSONNES

L'industrie du transport rémunéré de personnes a traversé une période de transformation majeure au début des années 2020 à la suite de l'adoption de la *Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile*.

Cette loi a uniformisé les exigences en matière de contributions d'assurance en créant une nouvelle classe de tarification pour l'ensemble des véhicules offrant du transport rémunéré de personnes.

Ainsi, les véhicules qui circulent sous la bannière de répondants, comme Uber, font l'objet d'une contribution d'assurance au même titre que les véhicules de taxi. Cette contribution est établie selon le risque d'accident rattaché aux véhicules offrant du transport rémunéré de personnes.

Lors de la dernière révision des contributions d'assurance en 2021, la Société avait décidé de prendre en compte l'incertitude quant à la fluctuation du volume de véhicules qualifiés pour offrir du transport rémunéré de personnes et de suivre l'évolution de cette industrie en pleine transformation avant de déterminer de façon définitive la contribution d'assurance à exiger.

Ainsi, une contribution d'assurance transitoire avait été fixée pour les années 2022 à 2024. Elle était équivalente à celle exigée pour les minibus transportant des passagers. Les données recueillies depuis permettent maintenant de fixer une contribution d'assurance qui reflète mieux le risque réel associé à cette industrie.

La Société propose d'ajuster graduellement la contribution d'assurance pour les véhicules offrant du transport rémunéré de personnes à partir de 2025 pour atteindre le plein financement de cette catégorie en 2028. La contribution d'assurance passera ainsi de 241,17\$ en 2025, à 312,30\$ en 2026, puis à 383,43\$ en 2027, ce qui signifie une hausse des contributions d'assurance supérieure à la limite usuelle de 15% appliquée par la Société.

Dans son rapport publié en 2021, le Conseil d'experts avait anticipé la situation : « dans trois ans, lors du prochain cycle de tarification, des données plus probantes seront sans doute disponibles et le Conseil d'experts estime que la tarification devra alors être ajustée en conséquence afin de reconnaître l'expérience observée, et ce, sans égard à la limite de la hausse annuelle de 15% des contributions d'assurance. »

En vue du prochain exercice de révision des contributions d'assurance, la Société souhaite réaliser les travaux nécessaires afin d'introduire une contribution d'assurance « à la course » pour les véhicules autorisés à effectuer du transport rémunéré de personnes par automobile.

.7 Le Conseil d'experts salue le travail effectué par la Société au cours des trois dernières années pour recueillir et analyser les données permettant de refléter le véritable risque des véhicules offrant du transport rémunéré de personnes.

.8 Le Conseil d'experts approuve le retour au plein financement en 2028 pour les véhicules offrant du transport rémunéré de personnes.

.9 Le Conseil d'experts approuve l'ajustement graduel de la contribution d'assurance exigée pour les véhicules offrant du transport rémunéré de personnes pour les années 2025 à 2027 telle que proposée par la Société, même si la hausse des contributions d'assurance qui en découle est supérieure à la limite usuelle maximale de 15% appliquée par la Société.

.10 Le Conseil d'experts encourage la Société à réaliser les travaux nécessaires afin d'introduire une contribution d'assurance «à la course» lors de la prochaine révision qui fixera les contributions d'assurance pour les années 2028 à 2030, ce qui assurera une meilleure équité pour cette classe de véhicules.

3.6 POINTS D'INAPTITUDE

La Société perçoit des contributions d'assurance sur le permis de conduire et sur l'immatriculation. Pour le permis de conduire, la contribution d'assurance varie en fonction du nombre de points d'inaptitude (PDI) inscrit au dossier de l'automobiliste ou du motocycliste. Plus le nombre de PDI est grand, plus la contribution d'assurance est élevée. Cette approche permet de reconnaître le risque additionnel que représentent les conducteurs ayant commis des infractions au *Code de la sécurité routière*.

Les points d'inaptitude sont inscrits au dossier du conducteur pendant une période de deux ans et s'effacent par la suite. Par exemple, un automobiliste qui a un, deux ou trois PDI à son dossier paiera une somme supplémentaire de 69,84\$ sur son permis de conduire en 2025, alors que celui qui en a 15 ou plus déboursa 503,05\$ de plus.

Contributions d'assurance sur les permis de conduire selon le nombre de points d'inaptitude en 2025

PDI	PERMIS DE CONDUIRE VÉHICULE DE PROMENADE CLASSE 5	PERMIS DE CONDUIRE MOTOCYCLETTES CLASSES 5 ET 6
	Contribution d'assurance en 2025	
Sans PDI	84,55	165,76
1 à 3	154,39	285,17
4 à 6	224,82	400,94
7 à 9	284,15	520,53
10 à 14	370,15	641,41
15 et plus	587,60	1146,40

Source : Contributions d'assurance proposées pour 2025-2027 par la Société de l'assurance automobile du Québec.

Le principal enjeu à l'égard des points d'inaptitude est de maintenir un système équitable en veillant à ce que le nombre de points attribué pour chaque infraction reflète correctement le risque d'accident des contrevenants. La Société doit se faire la gardienne de l'intégrité de la table de points d'inaptitude afin de maintenir l'adéquation entre cette table, le risque d'accident et la contribution d'assurance qui en résulte.

La table des points d'inaptitude est basée sur le risque d'accident des contrevenants avec quelques ajustements pour tenir compte de préoccupations sociales à l'égard de certaines infractions. Elle doit demeurer un outil juste et capable de mesurer le véritable risque lié à l'infraction commise par le conducteur fautif.

.11 Le Conseil d'experts recommande à la Société de mettre à jour l'évaluation produite en 2020 du nombre de points d'inaptitude à associer à chaque infraction.

3.7 LIMITE DE LA HAUSSE DES CONTRIBUTIONS D'ASSURANCE

L'un des principes de tarification adoptés par la Société veut que la hausse des contributions d'assurance soit limitée à 15 % par année pour chaque catégorie existante de tarification. Cette limite vise à éviter les fortes fluctuations des contributions d'assurance tout en assurant que les accidents dans lesquels chaque classe de cotisants est impliquée soient pleinement financés à moyen terme.

Ce principe de tarification existe depuis de nombreuses années. Le Conseil d'experts s'est toujours prononcé en faveur de ce principe. Le Conseil d'experts estime aussi acceptable que cette limite puisse être dépassée lors de la création d'une nouvelle catégorie de tarification.

.12 Le Conseil d'experts appuie l'utilisation de la limite de 15 % de la hausse des contributions d'assurance appliquée dans le cadre de la révision des contributions d'assurance pour les années 2025 à 2027.

3.8 EXAMEN DE L'EXPERTISE ACTUARIELLE PAR UN PROFESSIONNEL INDÉPENDANT

Conformément à la politique de financement, l'expertise actuarielle de la Société pour établir la tarification pour l'année 2025 a été soumise à un actuaire indépendant. Ce dernier a émis l'opinion que l'expertise actuarielle et l'opinion des actuaires signataires de l'expertise sont conformes à la pratique actuarielle reconnue au Canada.

L'examen des travaux d'un actuaire par un pair constitue une bonne pratique de gouvernance, à laquelle le Conseil d'experts souscrit entièrement. Cet examen doit être fait par un actuaire indépendant qui possède l'expérience et l'expertise voulues pour exécuter le travail. L'intégrité du processus d'examen par un pair dépend aussi du fait que l'examineur soit objectif et soit perçu comme tel.

En 2021, le Conseil d'experts avait recommandé que la Société inscrive dans sa politique que l'examineur externe responsable de l'examen de l'expertise actuarielle soit remplacé périodiquement afin d'accroître l'objectivité du processus d'examen et d'obtenir une perspective différente du processus de tarification. La rotation n'a pu être effectuée dans le cadre de la présente tarification en raison d'une situation hors du contrôle de la Société.

Parallèlement à la revue de la démarche de tarification par un actuaire indépendant, la Société sollicite l'avis d'experts-conseils externes sur les projections de rendement pour les fins de la détermination de la tarification et d'évaluation du passif actuariel. Cette pratique est aussi une bonne validation de l'expertise utilisée et gagnerait, elle aussi, à ce que soit établie une rotation des experts chargés de cette responsabilité.

.13 Le Conseil d'experts prend acte des efforts de la Société afin de procéder au remplacement de l'actuaire indépendant sur une base régulière. Pour la prochaine révision de la tarification, il encourage la Société à recourir aux services d'un examinateur externe autre que celui qui a effectué le dernier examen.

.14 Le Conseil d'experts encourage la Société à envisager une rotation des experts externes chargés d'examiner les projections de rendement sur les placements du Fonds pour les fins de l'évaluation du passif actuariel.

Chapitre 4

Capitalisation du régime d'assurance automobile



L'objectif d'une pleine capitalisation d'un régime d'assurance automobile requiert que les actifs soient suffisants pour couvrir les passifs. La Société doit donc garder des sommes en réserve afin de payer les indemnités futures aux personnes déjà accidentées. Les sommes que la Société accumule sont placées à la Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ). Ces sommes évoluent en fonction de l'expérience d'assurance du régime et des rendements obtenus à la CDPQ.

Depuis 2019, la politique-cadre sur la gestion financière à long terme du Fonds adoptée par la Société encadre trois politiques interdépendantes : la politique de capitalisation, la politique de financement et la politique de placement.

Au moment de fixer les contributions d'assurance, la *Loi sur la Société de l'assurance automobile du Québec* exige que le Fonds soit pleinement financé. L'article 17.4 définit clairement cette exigence :

Les contributions d'assurance (...) 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

(...) 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, évalué actuariellement, nécessaire au paiement de toutes les indemnités, présentes et futures, découlant d'accidents survenus jusqu'à la date de l'évaluation. La Société doit procéder à cette évaluation à la fin de chaque exercice financier.

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.

En cas de surplus de capital, la politique prévoit que les sommes excédentaires peuvent être utilisées à trois fins : ajustement de la couverture d'assurance, prévention et promotion en matière de sécurité routière et remise aux cotisants.

4.1 ÉVOLUTION DE LA SITUATION FINANCIÈRE DU FONDS

Le Fonds jouit d'une situation financière saine. Si le régime d'assurance automobile était sous-financé et sous-capitalisé en 2004, il est aujourd'hui pleinement capitalisé et repose sur des assises solides. Quatre principaux facteurs y ont contribué : une amélioration du bilan routier, des réajustements des contributions d'assurance, la révision des pratiques en matière d'indemnisation et de bons revenus de placement.

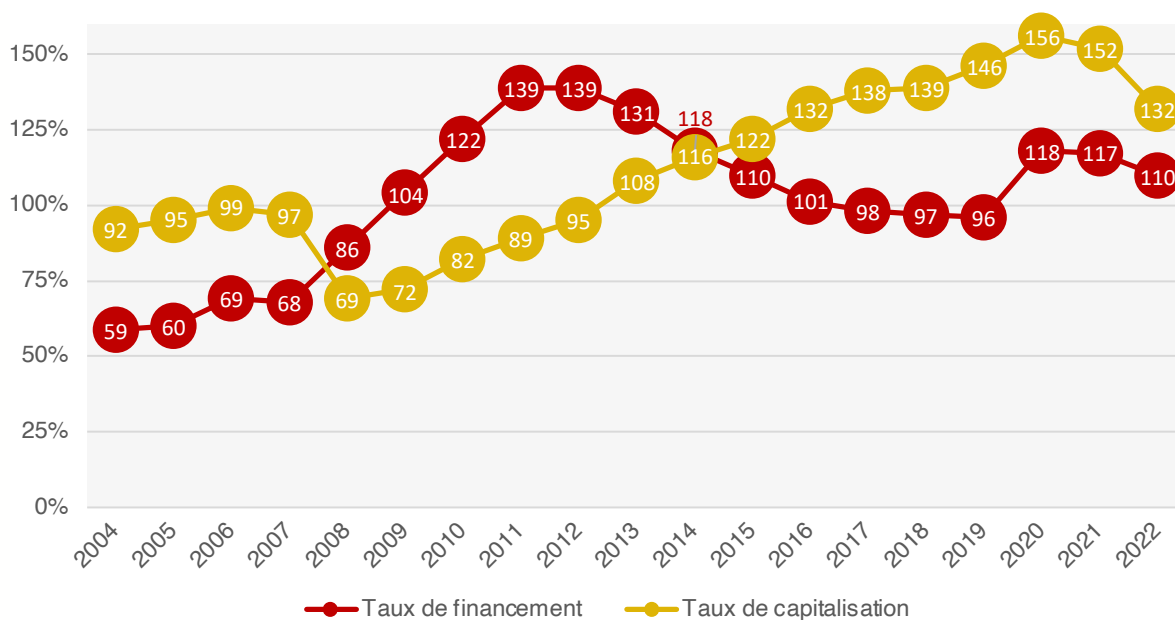
Le Fonds a été constitué à titre de patrimoine fiduciaire d'utilité sociale. Les sommes recueillies par le Fonds doivent servir uniquement au financement du régime public d'assurance automobile du Québec et à la réalisation de sa mission, soit, principalement, l'indemnisation du préjudice corporel des victimes d'un accident de la route, et, de façon connexe, le financement des programmes de prévention en matière de sécurité routière et de la promotion qui s'y rattache afin de réduire les risques associés à l'usage de la route.

Le taux de financement et le taux de capitalisation sont les deux indicateurs clés servant à l'analyse de la situation financière du régime public d'assurance automobile du Québec.

La notion de financement du régime fait référence aux contributions d'assurance que la Société perçoit chaque année afin de couvrir le coût des indemnités qui seront versées aux victimes pour des accidents survenus durant la même année. Les contributions nettes d'assurance de 2022 se traduisent par un taux de financement de 110 % dû à une meilleure expérience que ce qui était anticipé quant au nombre de réclamations effectuées à la suite d'un accident de la route, comme l'illustre le graphique ci-dessous.

La notion de capitalisation fait référence aux sommes que la Société doit garder en réserve pour payer les indemnités présentes et futures versées aux personnes déjà accidentées. Les sommes ainsi mises de côté s'élevaient à plus de 13,5 G\$ au 31 décembre 2022, ce qui représente un taux de capitalisation de 132 %, soit légèrement au-dessus de la limite supérieure du corridor de stabilisation de 125 % adopté par la Société pour faire face aux imprévus, comme l'illustre le graphique ci-dessous.

Évolution du taux de financement et du taux de capitalisation du Fonds de 2004 à 2022



4.2 CORRIDOR DE STABILISATION

Pour assurer la solidité financière du régime et le respect de ses obligations envers les personnes accidentées, la Société a établi que le taux de capitalisation devait se situer entre 100 % et 120 %. Ce corridor de stabilisation est inscrit dans la politique de capitalisation depuis 2014. En 2022, pour tenir compte de l'incertitude économique, la Société a haussé la limite supérieure de son corridor de stabilisation pour le fixer à 125 %.

La politique de capitalisation prévoit notamment l'établissement d'un corridor de stabilisation de 100 % à 125 % afin d'assurer la pérennité du régime d'assurance automobile. L'objectif est de maintenir le taux de capitalisation à l'intérieur de ce corridor.

Trois situations sont possibles :

- Situation financière insuffisante : si le taux de capitalisation projeté est inférieur à 100 %, des contributions aux fins de capitalisation peuvent être perçues pour respecter les exigences de la *Loi sur la Société de l'assurance automobile du Québec*, qui prévoit que le déficit soit comblé sur une période maximale de quinze ans;
- Situation financière neutre : si le taux de capitalisation projeté se situe entre 100 % et 125 %, aucune action n'est nécessaire;
- Situation financière excédentaire : si le taux de capitalisation projeté est supérieur à 125 %, le surplus peut être utilisé à trois fins :
 - ajustement de la couverture d'assurance;
 - démarrage d'activités de prévention ou de promotion en matière de sécurité routière;
 - remise aux cotisants.

La politique de capitalisation prévoit que si la Société décide d'effectuer une remise, il doit s'agir d'une somme fixe versée sur une année.

.15 Le Conseil d'experts appuie la nouvelle limite du corridor de stabilisation fixée à 125 %.

4.3 REMISE DE 600 M\$ EN 2024

Depuis les dernières années, le Fonds accumule des surplus qui excèdent la limite du corridor de stabilisation. En 2020, le taux de capitalisation a atteint un sommet de 156 %. Grâce à cet excédent, la Société a procédé à un ajustement de plus de 1 G\$ de la couverture d'assurance pour les personnes accidentées conformément aux dispositions du projet de loi 22 adopté en 2022. Elle a aussi effectué une remise de 1,1 G\$ aux cotisants sous forme d'un congé de paiement de la contribution d'assurance accordé aux titulaires d'un permis de conduire une automobile ou une motocyclette pour les années 2022 et 2023.

Au 31 décembre 2022, le taux de capitalisation se situait à 132 %. Les surplus enregistrés sont principalement dus à la baisse du nombre de personnes indemnisées pendant la période pandémique, ce qui a occasionné des coûts plus bas que ceux qui étaient prévus pour le régime.

Afin de ramener le taux de capitalisation plus près de la limite supérieure du corridor de stabilisation de 125 %, le conseil d'administration de la Société a approuvé une nouvelle remise de capital en septembre 2023. Une somme de 600 M\$ est actuellement remise aux conducteurs et conductrices sous la forme d'un congé de paiement de la contribution d'assurance associée au permis de conduire pour 2024, selon la même formule de remise de capital que celle utilisée au cours des dernières années.

Dans son rapport publié en 2021, le Conseil d'experts avait retenu les arguments avancés par la Société voulant qu'une remise de capital selon un montant fixe par assuré était la formule la plus simple à comprendre pour les cotisants et la plus simple à administrer pour l'organisation. Le Conseil d'experts réitère qu'une remise de capital selon un montant fixe est acceptable sur le plan de l'équité.

Aussi, la Société consacrera 52 M\$ pour bonifier la couverture en indemnisation pour les accidentés de la route. Elle consacrera également 44 M\$, au cours des cinq prochaines années, pour la réalisation d'activités de prévention et de promotion de la sécurité routière. Ces sommes proviendront également de l'excédent de capitalisation.

Afin d'assurer la solidité financière et l'équité du régime public d'assurance automobile, le Conseil d'experts juge important que la Société prenne régulièrement les actions appropriées afin de maintenir le taux de capitalisation près du corridor de stabilisation.

.16 Le Conseil d'experts appuie la remise de capital de 600 M\$ approuvée par le conseil d'administration en septembre 2023.

.17 Le Conseil d'experts appuie l'ajout de 52 M\$ pour bonifier la couverture en indemnisation pour les accidentés de la route et de 44 M\$ pour la réalisation d'activités de prévention et de promotion en matière de sécurité routière.

Chapitre 5

Sécurité routière



La *Loi sur l'assurance automobile* prévoit que le Conseil d'experts doit évaluer les mesures de prévention en matière de sécurité routière et les mesures de promotion qui s'y rattachent, afin de réduire les risques associés à l'usage de la route.

Le bilan routier s'est grandement amélioré au cours des dernières décennies. Le nombre de décès sur les routes a diminué de 77 % entre 1978 et 2022. Le Québec affiche un taux de décès plus bas que celui observé à l'échelle canadienne avec un ratio de 4,2 décès pour 100 000 habitants, comparativement à 5,2 au Canada. À l'échelle internationale, la Suisse et la Norvège affichent le ratio le plus bas, soit 2,6 décès sur la route pour 100 000 habitants.

Le Conseil d'experts a examiné différentes mesures prises par la Société pour améliorer le bilan routier québécois.

5.1 NOUVELLES INITIATIVES EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

La Société injectera une somme additionnelle de 44 M\$ au cours des cinq prochaines années pour des initiatives ponctuelles en matière de sécurité routière. Cette somme provenant d'un excédent de capitalisation servira à réaliser des projets novateurs visant à améliorer le bilan routier.

Bien que la nature des projets à mettre en place reste à déterminer, la Société vise à acquérir une meilleure compréhension des risques en favorisant la recherche sur les enjeux de sécurité routière et en développant des approches plus ciblées pour améliorer le bilan routier.

.18 Le Conseil d'experts salue l'injection de 44 M\$ pour les nouvelles initiatives en matière de sécurité routière visant à améliorer le bilan routier.

5.2 MOTOCYCLETTES

L'Assemblée nationale a récemment adopté des amendements au *Code de la sécurité routière* pour que les nouvelles et les nouveaux motocyclistes acquièrent de l'expérience dans l'apprentissage de la conduite et de la maîtrise de ces véhicules avant d'avoir accès à la conduite de certains modèles de motocyclettes.

À compter de janvier 2025, les nouvelles et les nouveaux motocyclistes n'auront pas le droit de conduire l'une des motocyclettes répertoriées dans la liste officielle des motos présentant un risque élevé d'accident. L'interdiction de conduire une telle moto sera en vigueur pour les trois premières années d'expérience du conducteur. Concrètement, la mesure s'appliquera aux titulaires d'un permis d'apprenti conducteur, aux titulaires d'un permis probatoire ainsi qu'aux personnes qui détiennent un permis de classe 6 depuis moins de 24 mois alors qu'elles sont aussi titulaires d'un permis d'une autre classe.

Les données de la Société démontrent en effet que les motocyclettes identifiées sur cette liste présentent un risque d'accident plus élevé que les autres motos, puisqu'elles sont surreprésentées dans les accidents impliquant une ou des motos. Les motocyclettes se trouvant dans la catégorie des motos à risque sont celles qui ont été conçues pour la performance et qui sont reconnues comme telles par leurs constructeurs et les spécialistes du domaine. La liste est mise à jour annuellement.

Par ailleurs, à la suite de la consultation publique tenue dans le cadre du mandat du Conseil d'experts, il est nécessaire que le dialogue se poursuive entre les représentants des différents regroupements de motocyclistes et la Société afin d'améliorer sans cesse le bilan routier des motocyclistes et de partager une vision commune en ce qui concerne les risques associés à la pratique de la moto et ses répercussions sur les contributions d'assurance.

En ce sens, la mise en place de la Table moto en 2019, regroupant la Société, la Fédération des motocyclistes du Québec, le Comité d'action politique motocycliste et le Mouvement de défense des motocyclistes du Québec, est une initiative porteuse.

Le Conseil d'experts tient aussi à saluer les efforts déployés par la Société pour mettre en œuvre l'ensemble des 14 recommandations contenues dans le rapport du Comité d'experts sur la sécurité des motocyclistes de novembre 2019.

La formation de rafraîchissement offerte conjointement par la Société et la Fédération des motocyclistes du Québec découle de l'une des recommandations qui visaient la mise en place d'une mesure financière incitative afin d'encourager les motocyclistes à suivre une formation d'appoint. D'abord offerte dans le cadre d'un programme de recherche avec l'Université du Québec à Chicoutimi en 2021 et 2022, cette formation de quatre heures remboursée par la Société s'adresse à tous les motocyclistes du Québec qui désirent rafraîchir leurs compétences et leurs techniques de conduite, spécialement en début de saison.

L'objectif de la recherche est de mesurer les effets, à court et à moyen terme, de la formation sur l'amélioration des connaissances, des habiletés, de l'attitude et du comportement des motocyclistes, ainsi que sur le bilan routier. Devant des résultats préliminaires encourageants, la Société a décidé de poursuivre l'expérience en 2023 et 2024.

L'amélioration du bilan routier pour les motocyclistes doit demeurer une priorité.

.19 **Le Conseil d'experts salue les efforts de la Société pour entretenir le dialogue avec les intervenants du monde de la moto afin d'améliorer la sécurité routière des motocyclistes.**

5.3 VÉHICULES LOURDS

En 2022, 95 personnes sont décédées dans un accident impliquant un véhicule lourd, une hausse de 17,3 % en comparaison avec la moyenne pour la période de 2017 à 2021. Une meilleure identification des propriétaires et exploitants de véhicules lourds adoptant des comportements sécuritaires et responsables contribuera à l'amélioration du bilan routier.

En février 2023, la Société a mis en place de nouvelles politiques d'évaluation du comportement des propriétaires, des exploitants et des conducteurs de véhicules lourds (PECVL). La Politique d'évaluation du comportement des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds et la Politique d'évaluation du comportement des conducteurs de véhicules lourds définissent les modalités d'évaluation du comportement des PECVL ainsi que les mesures d'intervention s'appliquant à ceux qui présentent un risque pour la sécurité routière et la protection du réseau routier.

La révision de ces politiques vise à intervenir auprès des PECVL dont les comportements présentent un risque, à introduire de nouvelles mesures de sensibilisation afin de les inciter à corriger leurs comportements fautifs et à reconnaître les bons comportements sur le plan de la sécurité routière et la protection des infrastructures routières.

Elle permet notamment de mieux identifier les PECVL dont le comportement est réellement à risque, d'évaluer ces comportements de façon plus précise, de tenir compte de la taille du parc de véhicules du propriétaire ou de l'exploitant de véhicules lourds (PEVL) dans l'évaluation des événements critiques et d'améliorer l'équité de traitement des dossiers de comportement.

Parmi les changements apportés, notons la mise en place d'un nouveau programme de reconnaissance des bonnes pratiques des PEVL visant à reconnaître de façon tangible ceux qui adoptent et maintiennent des comportements sécuritaires et responsables à long terme.

La Société estime qu'elle sera en mesure de prendre en compte les données permettant d'évaluer le risque d'un PEVL dans les analyses actuarielles établissant les contributions d'assurance lors du cycle de tarification 2028-2030.



.20 Le Conseil d'experts salue le travail effectué par la Société pour réviser les politiques d'évaluation du comportement des propriétaires, exploitants et conducteurs de véhicules lourds et reconnaître leurs comportements sécuritaires et responsables.

.21 Le Conseil d'experts encourage la Société à prendre les mesures nécessaires afin que le risque d'un PEVL soit pris en compte dans les analyses actuarielles établissant les contributions d'assurance lors du cycle de tarification 2028-2030, et ce, dans un souci d'équité envers les PEVL qui adoptent et maintiennent des pratiques sécuritaires et responsables.

5.4 ÉTAT DE SANTÉ DES TITULAIRES DE PERMIS DE CONDUIRE

En vertu du *Code de la sécurité routière*, toute personne détenant un permis de conduire au Québec doit satisfaire à des exigences liées à son état de santé. Elle a l'obligation de signaler à la Société tout changement pouvant nuire à sa capacité de conduire dans les 30 jours suivant cette modification.

La fréquence des contrôles médicaux ou visuels obligatoires varie en fonction de l'âge, de l'état de santé et des classes de permis de conduire. Un médecin évalue alors si la personne est apte à conduire de manière sécuritaire selon différents critères liés à son état de santé, dont la condition visuelle, l'âge et la présence de troubles cognitifs. L'échec aux contrôles médicaux peut mener à la suspension du permis de conduire.

Les contrôles médicaux obligatoires en fonction de la classe du permis de conduire et de l'âge de la personne

CLASSES DU PERMIS DE CONDUIRE	ÂGE	EXIGENCES
Classe 5 (auto), 6A, 6B, 6C, 6E (moto), 6D (scooter) ou 8 (tracteur de ferme)	À 75 ans	Déclarer son état de santé à l'aide du formulaire <i>Autodéclaration médicale</i>
Classe 5 (auto), 6A, 6B, 6C, 6E (moto), 6D (scooter) ou 8 (tracteur de ferme)	À 80 ans, puis tous les 2 ans par la suite	Faire remplir un formulaire sur son état de santé par un professionnel de la santé
Classe 1, 2, 3 (tracteur routier, autobus, camion porteur), 4A ou 4B (véhicule d'urgence ou minibus)	À l'âge de 45, 55, 60 et 65 ans, puis tous les 2 ans par la suite	Fournir un rapport médical sur son état de santé
Classe 1, 2, 3 (tracteur routier, autobus, camion porteur), ou 4B (minibus) (pour conduire aux États-Unis)	À l'âge de 20, 25, 30, 35, 40, 45, 48, 51, 54, 55, 57, 60, 63 et 65 ans, puis chaque année par la suite	Fournir un rapport médical sur son état de santé

Par ailleurs, l'article 603 du *Code de la sécurité routière* indique que «tout professionnel de la santé peut, selon son champ d'exercice, faire rapport à la Société de l'état de santé d'une personne de 14 ans ou plus qu'il juge inapte à conduire un véhicule routier, en tenant compte notamment des maladies, déficiences et situations incompatibles avec la conduite d'un véhicule routier telles qu'établies par règlement.»

En plus des contrôles obligatoires, la Société compte sur les déclarations volontaires des titulaires de permis de conduire et sur les déclarations d'inaptitude des professionnels de la santé pour identifier les conducteurs à risque, quel que soit leur âge. Bon an, mal an, la Société reçoit environ 10 000 déclarations volontaires.

Chaque année au Québec, quelque 55 000 personnes atteignent l'âge de 75 ans. Selon les données de la Société, au cours des dernières années, moins de 2 % des conductrices et des conducteurs de cet âge ont vu leur permis de conduire suspendu à la suite d'un examen médical ou visuel et très peu se sont vu ajouter une condition restrictive à leur permis de conduire.

En mars 2022, la Société a annoncé l'introduction d'un changement important concernant l'évaluation médicale de l'aptitude à conduire des personnes âgées de 75 ans. Au lieu d'exiger un rapport d'examen médical et un rapport d'examen visuel, elle oblige plutôt les titulaires de permis ayant atteint l'âge de 75 ans à remplir un formulaire d'autodéclaration médicale.

La Société a procédé à cette modification dans le but d'alléger le processus de vérification pour cette clientèle très majoritairement apte à conduire. L'augmentation de l'espérance de vie et l'amélioration des conditions de vie font en sorte que les Québécoises et les Québécois âgés de 75 ans sont en meilleure santé que par le passé.

Depuis l'instauration du formulaire d'autodéclaration médicale, le taux de réponse est de 96 %. La corroboration des données par la Société indique que les maladies déclarées sont en cohérence avec la prévalence des maladies pour cette tranche d'âge. L'autodéclaration obligatoire de l'état de santé permet ainsi de dégager quelque 46 000 heures pour les professionnels de la santé.

Le contrôle médical et visuel continue néanmoins d'être exigé tous les deux ans pour les personnes de 80 ans et plus.

Le dépistage des conductrices et conducteurs à risque préoccupe toujours le Conseil d'experts qui a soulevé cet enjeu dans ses deux derniers rapports⁵. La crainte que certaines personnes dont l'état de santé s'est détérioré au fil des ans n'échappent aux contrôles mis en place par la Société demeure bien présente.

Le Conseil d'experts reconnaît les efforts déployés par la Société pour sensibiliser les professionnels de la santé en organisant des ateliers de sensibilisation sur la capacité de conduite afin de les amener à signaler les problèmes de santé incompatibles avec une conduite sécuritaire.

En revanche, bien que les automobilistes soient obligés de signaler un changement dans leur état de santé en transmettant la déclaration jointe à leur avis de renouvellement de permis de conduire, le Conseil d'experts craint que certaines personnes omettent de le faire de peur de perdre leur droit de conduire.

Au verso de la déclaration de maladie ou de déficit fonctionnel, la mention indiquant que « ne pas en aviser la Société équivaut à déclarer que vous êtes en bonne santé » peut laisser croire à certaines personnes qu'elles n'ont pas une réelle obligation de déclarer un changement dans leur état de santé.

Déclaration de maladie jointe à l'avis de renouvellement du permis de conduire

SIGNEZ TOUT CHANGEMENT DE VOTRE SITUATION DANS LA PARTIE 3 ET SIGNEZ. RETOURNEZ CETTE PARTIE À LA SOCIÉTÉ.

3 DÉCLARATION DE MALADIE OU DE DÉFICIT FONCTIONNEL (voyez au verso)		CHANGEMENT D'ADRESSE	
Vous devez déclarer à la Société tout nouveau problème de santé que vous ne lui avez pas encore signalé. Cochez la ou les cases appropriées. 1. ☐ Je porte des lunettes ou des lentilles cornéennes pour conduire. 2. ☐ J'ai une maladie des yeux (cataracte, glaucome, rétinopathie, dégénérescence maculaire, vision double, perte ou vision nulle d'un œil, etc.). 3. ☐ Je souffre de surdité partielle ou complète avec ou sans appareil auditif. 4. ☐ Je souffre de vertiges importants. 5. ☐ J'ai une condition cardiaque (infarctus, angine, palpitations, défibrillateur, transplantation, etc.) qui limite mes activités, comme la marche. 6. ☐ J'ai une somnolence importante associée à un trouble du sommeil (apnée du sommeil, narcolepsie, etc.). 7. ☐ Mes mouvements sont limités de façon importante depuis plusieurs mois au niveau du cou, des mains ou des pieds (amputation, immobilisation permanente, polyarthrite, etc.). 8. ☐ J'ai un problème psychiatrique ou de comportement important (schizophrénie, maladie bipolaire, dépression majeure récurrente, etc.). 9. ☐ J'ai un trouble lié à la consommation d'alcool, de drogues ou d'autres substances. 10. ☐ J'ai des troubles cognitifs (démence, maladie d'Alzheimer, ralentissement psychomoteur, etc.). 11. ☐ J'ai déjà fait des crises d'épilepsie. 12. ☐ J'ai une condition neurologique (accident vasculaire cérébral, traumatisme crânien, paralysie, parkinson, sclérose en plaques, etc.). 13. ☐ J'ai subi des pertes de conscience, des syncopes ou des convulsions non épileptiques dans les 12 derniers mois. 14. ☐ Je fais du diabète. 15. ☐ J'ai une maladie des poumons (emphysème, bronchite chronique, utilisation d'oxygène, etc.) qui limite mes activités, comme la marche. 16. ☐ J'ai besoin d'aide à domicile pour vaquer à mes activités de tous les jours (alimentation, hygiène, habillage, déplacement, etc.). 17. ☐ Je prends un médicament qui m'endort le jour (pilules pour dormir, pour l'angoisse, pour la douleur, etc.).		NUMÉRO DE DOSSIER _____ DATE DU CHANGEMENT ANNÉE _____ MOIS _____ JOUR _____ NUMÉRO _____ RUE _____ APPARTEMENT _____ VILLE, VILLAGE OU MUNICIPALITÉ _____ CODE POSTAL _____ English correspondence desired ☐ La personne qui omet d'informer la Société de son changement d'adresse dans les 30 jours est passible d'une amende. NON-PAIEMENT (cochez la raison qui l'explique) ☐ JE NE VEUX PLUS CONDUIRE (J'ANNULE TOUS MES PERMIS) ☐ JE N'HABITE PLUS AU QUÉBEC ☐ DÉCÈS • Retournez avant la date limite de paiement afin d'éviter des frais supplémentaires (prévoyez les délais postaux). • Voyez le verso pour des renseignements supplémentaires.	
1024/85 SIGNATURE _____ DATE ANNÉE _____ MOIS _____ JOUR _____ TELEPHONE _____			

Le fait qu'il ne soit pas obligatoire pour tous les automobilistes, en bonne santé ou non, de transmettre la déclaration de maladie ou de déficit fonctionnel jointe à l'avis de renouvellement du permis de conduire a une incidence directe sur la sécurité routière.

⁵ En 2018, le Conseil d'experts recommandait de mettre en place le plus rapidement possible des mécanismes de détection efficaces et efficaces des conducteurs dont l'état de santé ne permet pas une conduite sécuritaire, et ce, quel que soit leur âge, afin d'améliorer le bilan routier. En 2021, le Conseil d'experts recommandait de mettre en place des mesures additionnelles afin de s'assurer que les titulaires de permis de conduire signalent bien à la Société tout changement dans leur état de santé lors du renouvellement de leur permis de conduire, comme l'exige le *Code de la sécurité routière*, et que les professionnels de la santé aient l'obligation de déclarer tout problème de santé pouvant altérer l'aptitude à conduire de leurs patients.

.22 Le Conseil d'experts invite la Société à suggérer aux professionnels de la santé qui hésitent à émettre un avis défavorable sur les habiletés de conduite de leurs patients de les inciter plutôt à se soumettre à un contrôle de leurs habiletés effectué par la Société.

.23 Le Conseil d'experts suggère à la Société d'effectuer périodiquement un échantillonnage représentatif des titulaires de permis de conduire et de valider l'exactitude des informations qu'ils ont transmises quant à leur état de santé.

.24 Le Conseil d'experts recommande à la Société d'identifier des mesures pour inciter davantage les titulaires de permis à transmettre la déclaration de leur état de santé lors du renouvellement du permis de conduire.

5.5 RÉDUCTION DE LA VITESSE DANS LES ZONES ET CORRIDORS SCOLAIRES ET INTRODUCTION DE L'APPROCHE VISION ZÉRO

Le Plan d'action en sécurité routière 2023-2028 du ministère des Transports et de la Mobilité durable contient une série de mesures pour renforcer la sécurité dans les zones et corridors scolaires.

Parmi celles-ci, la limite de vitesse maximale dans toutes les zones scolaires est fixée à 30 km/h. Il est aussi prévu qu'un plus grand nombre de radars photo seront installés. Le gouvernement veut également rendre obligatoire l'aménagement sécuritaire de zones scolaires et revoir les amendes pour certaines infractions liées à des comportements mettant en danger la sécurité des personnes plus vulnérables ainsi que pour les infractions commises, entre autres, en zone scolaire.

Le Plan d'action en sécurité routière 2023-2028 introduit l'approche Vision Zéro. Implantée en Suède en 1997, cette approche repose sur le principe que personne ne devrait mourir ou être blessé lors d'un déplacement sur le réseau routier. Pour atteindre cet objectif, l'approche du Système sûr qui y est associée est basée sur une vision globale du réseau de transport qui englobe à la fois les infrastructures, l'aménagement du territoire, la vitesse et les usagers de la route.



Source : Plan d'action en sécurité routière 2023-2028 du ministère des Transports et de la Mobilité durable

L'implantation d'une telle approche est un processus à long terme qui nécessite des changements majeurs dans les façons de faire et l'implication de tous les partenaires, dont les municipalités. Il s'agit d'une vision ambitieuse dans laquelle le Québec a tout à gagner, tant du point de vue de la sécurité routière que de l'aménagement du territoire.

.25 Le Conseil d'experts salue les mesures contenues dans le Plan d'action en sécurité routière 2023-2028 et encourage vivement tous les partenaires à travailler ensemble en vue d'adopter l'approche Vision Zéro et Système sûr.

5.6 RADARS PHOTO

Au cours des prochaines années, le nombre d'appareils de contrôle automatisé sur les routes, communément appelés radars photo, est appelé à augmenter, notamment dans les zones scolaires et en milieu municipal. Le projet de loi 48, *Loi modifiant principalement le Code de la sécurité routière afin d'introduire des dispositions relatives aux systèmes de détection et d'autres dispositions en matière de sécurité routière*, adopté à l'Assemblée nationale en mai 2024, introduit de nouvelles dispositions qui habilite le gouvernement à déterminer les endroits où les appareils peuvent être installés.

Les radars photo ont démontré leur efficacité en ce qui concerne la sécurité routière. Selon les données du ministère des Transports et de la Mobilité durable, ces appareils ont une incidence positive sur le respect des règles par les automobilistes. Ils ont notamment contribué à réduire les risques d'accidents corporels sur les autoroutes de près de 43 %. Ils contribuent aussi à mieux faire respecter les limites de vitesse et les feux rouges et par le fait même à améliorer la sécurité routière pour tous les usagers de la route.

Si les radars photo jouent un rôle important en matière de sécurité routière, ils soulèvent néanmoins un enjeu d'équité quant à l'attribution des points d'inaptitude liés à l'infraction. Si elle est détectée par un radar photo, la personne qui circule à 90 km/h dans une zone de 60 km/h ne se verra pas sanctionnée de 2 points d'inaptitude comme le serait une autre personne interceptée par un policier ou une policière dans une situation semblable parce que le radar photo n'entraîne pas de points d'inaptitude liés à l'infraction.

Plusieurs conductrices et conducteurs échappent ainsi à une sanction pour laquelle les données recueillies par le radar photo permettent pourtant de déterminer le nombre de points d'inaptitude liés à l'infraction. Avec l'augmentation prochaine du nombre de radars photo, l'enjeu d'équité devient de plus en plus important parce que de nombreux automobilistes ne paient pas le coût réel d'assurance lié au risque qu'ils représentent.

Le nombre d'infractions entraînant l'inscription de points d'inaptitude est d'ailleurs en baisse depuis plusieurs années. Selon les données de la Société, l'année 2022 serait celle où la baisse est la plus marquée depuis 20 ans, et ce, malgré l'augmentation constante du parc automobile. Cette diminution serait attribuable à plusieurs facteurs, dont l'installation des radars photo et l'effet de la pandémie.

.26 Avec l'augmentation prochaine du nombre de radars photo, le Conseil d'experts craint que l'enjeu d'équité devienne de plus en plus important en raison du plus grand nombre d'automobilistes qui ne paieront pas le coût réel d'assurance lié au risque qu'ils représentent.

5.7 ALCOOL ET DROGUES LICITES ET ILLICITES

5.7.1 Alcool

L'infraction de conduire un véhicule avec un taux d'alcool dépassant 80 mg d'alcool par 100 ml de sang a été introduite dans le *Code criminel* canadien en 1969. Depuis, toutes les provinces canadiennes, à l'exception du Québec, ont adopté des mesures plus contraignantes que le *Code criminel* en appliquant des sanctions aux conductrices et conducteurs ayant un taux d'alcool supérieur ou égal à 50 mg. La Saskatchewan a même limité ce taux à 40 mg.

Réduire le taux d'alcool permis au volant est un thème récurrent dans l'actualité québécoise depuis de nombreuses années. En 2007 et 2009, le gouvernement du Québec a voulu modifier le *Code de la sécurité routière* afin d'y introduire une disposition visant à sévir contre les conducteurs ayant une alcoolémie entre 50 et 80 mg d'alcool par 100 ml de sang. Malgré le fait que le Québec était déjà la seule province canadienne à ne pas avoir abaissé la limite, la modification législative a été abandonnée.

Le gouvernement a néanmoins resserré les règles pour les nouveaux et les jeunes conducteurs. Depuis 2012, tous les titulaires de permis de conduire âgés de 22 ans ou moins, peu importe la classe et le type de permis, doivent respecter la règle de zéro alcool au volant. Il en est de même pour les titulaires d'un permis d'apprenti conducteur ou d'un permis probatoire, peu importe leur âge.

En 2017, le gouvernement fédéral a songé à modifier le *Code criminel* pour diminuer le taux d'alcool permis à 50 mg par 100 ml, mais la ministre de la Justice y a rapidement renoncé. Une modification du *Code criminel* aurait eu comme conséquence de criminaliser à travers le Canada la conduite avec une alcoolémie de plus de 50 mg par 100 ml de sang et non seulement d'appliquer des sanctions aux contrevenantes et contrevenants comme le font les neuf autres provinces.

Plus récemment, lors des consultations publiques tenues à l'Assemblée nationale en février 2024 sur le projet de loi 48 modifiant le *Code de la sécurité routière*, plusieurs voix se sont élevées à nouveau pour réclamer une réduction de la limite.

Selon un avis scientifique publié par l'Institut national de santé publique du Québec en 2010, qui recommandait un abaissement de la limite permise, «la performance des conducteurs dans leurs différentes tâches de conduite est affectée de manière significative à partir d'un taux d'alcool de 50 mg/100 ml.»

Les statistiques quant au nombre de personnes décédées ayant subi un test d'alcoolémie dont le résultat était supérieur à 80 mg d'alcool par 100 ml de sang sont rigoureusement colligées et publiées dans le bilan routier annuel de la Société. Cependant, très peu d'information est recueillie quant au nombre de personnes décédées ou blessées dans un accident impliquant une conductrice ou un conducteur dont le taux d'alcool se situait entre 50 mg et 80 mg par 100 ml.

5.7.2 Drogues licites et illicites

La proportion de personnes qui consomment de la drogue est en augmentation au Québec. Selon l'*Enquête québécoise sur la santé de la population 2020-2021* réalisée par l'Institut de la statistique du Québec, la proportion de consommateurs et consommatrices de cannabis dans la province est passée de 13 % en 2008, à 17 % en 2014-2015, puis à 19 % en 2020-2021. L'enquête révèle aussi qu'au cours de l'année 2020-2021, près de 13 % de la population a consommé des opioïdes prescrits et 2,3 %, des opioïdes non prescrits.

Les drogues licites vendues en pharmacie, en boutique ou prescrites par un médecin et les drogues illicites vendues sur le marché noir sont autant de substances dont la consommation a un effet sur la conduite automobile.

L'étude la plus récente de la Société sur le rôle de l'alcool et des autres drogues dans les accidents mortels de la route au Québec a été réalisée en 2004. Elle démontrait que malgré l'augmentation de la consommation de drogues, de cannabis et de benzodiazépines, l'alcool était la substance la plus présente chez les conducteurs décédés et demeurerait la première cause d'accident à l'époque.

Le Conseil d'experts est préoccupé par l'incidence de la consommation de drogues licites et illicites au volant. En 2018, il formulait des recommandations concernant les répercussions de la consommation de cannabis sur la sécurité routière. Six ans plus tard, l'enjeu est toujours aussi inquiétant, notamment en raison de la rapidité de l'apparition sur le marché de nouvelles drogues contenant des produits de synthèse puissants qui affectent le comportement.

.27 Le Conseil d'experts est d'avis que des mesures doivent être prises pour réduire la conduite avec les facultés affaiblies et améliorer le bilan routier. Il salue les exigences imposées aux conductrices et conducteurs de moins de 22 ans ainsi qu'aux titulaires de permis probatoire et d'apprenti conducteur, à qui il est strictement interdit de prendre le volant après avoir consommé de l'alcool.

.28 Le Conseil d'experts recommande à la Société de poursuivre les recherches sur les conséquences de la consommation d'alcool et de drogues licites et illicites sur le bilan routier et d'intensifier les campagnes de sensibilisation visant à conscientiser les conductrices et conducteurs quant aux dangers de la conduite sous l'influence de l'alcool et de drogues.

5.8 SENSIBILISATION DES NOUVEAUX ARRIVANTS

Depuis deux ans, le Québec connaît une croissance démographique record avec l'arrivée massive d'immigrantes et d'immigrants temporaires. Selon l'Institut de la statistique du Québec (ISQ), le Québec a accueilli 153 000 personnes en 2022 et 218 000 en 2023. Comme l'indique l'ISQ, «cette croissance repose presque exclusivement sur la migration internationale, et principalement sur l'immigration temporaire, qui est plus de trois fois supérieure à l'immigration permanente.»

Cette arrivée massive de nouveaux arrivants soulève des enjeux de sécurité routière. Les habitudes de conduite diffèrent considérablement d'un pays à l'autre. Certains comportements tolérés ailleurs sont interdits ici. Bien qu'une grande partie des nouveaux arrivants détiennent un permis de conduire international, il est important qu'elles et ils reçoivent l'information sur le *Code de la sécurité routière* québécois le plus rapidement possible après leur arrivée au pays.

La Société reconnaît que la sensibilisation à la sécurité routière auprès des travailleurs et étudiants étrangers et des demandeurs d'asile pose un défi. Elle organise des activités avec des partenaires en immigration et produit des capsules d'information pour le ministère de l'Immigration, de la Francisation et de l'Intégration.

Au Québec, un non-résident en séjour au Québec ou un nouveau résident a le droit de conduire un véhicule pendant six mois s'il détient un permis de conduire international valide pour la classe de véhicule qu'il conduit. Par la suite, la personne doit obtenir un permis de conduire du Québec.

Depuis mars 2023, la Société offre aux nouvelles résidentes et aux nouveaux résidents un service leur permettant de faire reconnaître l'expérience de conduite qu'ils ont acquise à l'extérieur du Québec. Celles et ceux qui le souhaitent doivent en faire la demande en remplissant un formulaire en ligne qui permet à la Société de confirmer rapidement si l'expérience de conduite est reconnue ou non.

Pour reconnaître l'expérience de conduite, la Société détermine les habiletés que la personne a acquises ou celles qu'elle doit développer pour obtenir un permis de conduire québécois. Des ententes de réciprocité existent avec le Canada, les États-Unis et plusieurs pays européens. Pour celles et ceux provenant de pays qui n'ont pas signé d'entente avec le Québec, des examens théoriques et pratiques sont requis. En 2023, environ 130 000 personnes ont demandé la reconnaissance de leur expérience de conduite.

.29

Le Conseil d'experts salue les efforts de la Société pour sensibiliser les nouveaux arrivants au *Code de la sécurité routière* et recommande de renforcer la promotion des bonnes pratiques au volant en vigueur au Québec.

5.9 ÉCRANS TACTILES ET SYSTÈMES DE DIVERTISSEMENT DANS LES VÉHICULES

Le téléphone intelligent n'est plus l'unique source de distraction au volant. Les écrans tactiles et les systèmes de divertissement dont sont maintenant équipées les voitures sont une source additionnelle de distraction.

Les écrans font désormais partie intégrante de la plupart des voitures modernes. Depuis le début des années 2010, les constructeurs automobiles rivalisent d'ingéniosité pour offrir de nouveaux intérieurs de voitures munis d'écrans qui contrôlent plusieurs aspects de la conduite automobile tels que la navigation, la température, les essuie-glaces, les phares et le divertissement. En plus d'ajouter à la modernité et au plaisir de conduire, les constructeurs ont trouvé une façon de réduire leurs coûts de production, puisque les instruments de contrôle électroniques sont moins dispendieux que les instruments mécaniques.

Si les écrans tactiles peuvent être séduisants pour les consommateurs, ils ne font pas l'unanimité pour autant. Les plaintes se font de plus en plus nombreuses à l'égard de ces écrans plus difficiles à utiliser que les traditionnels boutons ou autres interrupteurs dont ont été munies les voitures depuis des décennies. Certaines personnes se plaignent que les menus sont complexes et demandent plusieurs étapes pour effectuer une tâche aussi simple que de changer la station de radio que l'on écoute, à tel point que certains constructeurs ont même décidé de réintroduire certains boutons physiques.

Au-delà de la préférence pour la modernité, une question de sécurité se pose avant tout. Le temps que passe l'automobiliste à parcourir les menus est autant de temps où ses yeux sont détournés de la route. Une étude menée par le Laboratoire de recherche sur le transport du Royaume-Uni en 2020 a démontré que les interfaces de téléphones mobiles pour les écrans tactiles des voitures augmentent le temps de réaction au volant autant que la conduite en état d'ébriété ou sous l'effet de la drogue.

Dans la foulée, l'organisme européen qui évalue et cote la sécurité des véhicules les plus vendus en Europe, Euro NCAP, sonne l'alarme. Le European New Car Assessment Program⁶ prévoit introduire de nouvelles normes en 2026 afin que les constructeurs automobiles utilisent des boutons, des cadrans ou des leviers physiques distincts pour les fonctions critiques telles que les clignotants, les feux de détresse, les klaxons, les essuie-glaces et les appels d'urgence. Bien que cette norme soit volontaire, l'organisme détient une crédibilité capable d'influencer les constructeurs. Neuf voitures sur dix vendues dans le marché européen font l'objet d'un classement Euro NCAP.

⁶ Programme européen d'évaluation des nouveaux véhicules

Au Québec, le *Code de la sécurité routière* encadre l'utilisation des véhicules routiers. L'article 443.1 «interdit à tout conducteur d'un véhicule routier et à tout cycliste de faire usage d'un téléphone cellulaire ou de tout autre appareil portatif conçu pour transmettre ou recevoir des informations ou pour être utilisé à des fins de divertissement, ou de faire usage d'un écran d'affichage», à l'exception de certains cas, dont celui où le conducteur «affiche uniquement des informations pertinentes pour la conduite du véhicule ou liées au fonctionnement de ses équipements usuels» et si l'écran «est intégré au véhicule ou installé sur un support, amovible ou non, fixé sur le véhicule».

Selon cet article, une personne qui cherche de la musique sur un écran tactile d'un véhicule pourrait recevoir une contravention, puisqu'il ne s'agit pas d'une utilisation conforme à la loi, alors que si la personne recherche des informations pertinentes pour la conduite de son véhicule ou liées au fonctionnement de ses équipements, il s'agirait d'une utilisation conforme. En réalité, ce sont deux types d'utilisation qui détournent tout autant l'attention du conducteur du véhicule qui devrait se porter en priorité sur la route.

.30 Le Conseil d'experts est d'avis que la Société devrait poursuivre ses efforts en vue d'acquérir le plus d'informations possible quant aux conséquences de la présence des écrans tactiles dans les véhicules, notamment en ce qui concerne leur incidence sur le bilan routier.

.31 Le Conseil d'experts recommande à la Société de poursuivre les échanges d'informations avec d'autres sociétés d'assurance automobile publiques et privées afin de partager l'expertise et les meilleures pratiques.

5.10 AIDE À LA CONDUITE ET VÉHICULES AUTONOMES

Si les écrans tactiles occupent une place de plus en plus grande dans les voitures, les systèmes d'aide à la conduite se développent aussi rapidement. À ce jour, de plus en plus de véhicules sont munis d'un système qui allège et facilite la tâche de la conductrice et du conducteur.

Ces véhicules munis de systèmes d'aide à la conduite sont considérés comme étant de niveaux 1 et 2 d'autonomie selon la norme J3016 de la *Society of Automotive Engineers* qui en compte 5. L'automatisation de conduite de niveaux 3, 4 ou 5 concerne les véhicules dits autonomes, c'est-à-dire ceux équipés d'un système de conduite qui a la capacité de conduire sans aucune intervention humaine.

Les véhicules de niveau 1 correspondent à ceux équipés notamment d'un régulateur de vitesse ou d'un système antiblocage des roues. Le conducteur doit toujours gérer la direction de sa voiture. Un véhicule de niveau 2 est doté d'un système plus complexe pouvant automatiser certaines tâches. Par exemple, la voiture peut corriger sa trajectoire pour rester dans une voie de circulation sans l'intervention du conducteur. Il peut aussi être équipé d'un système de surveillance des angles morts ou d'aide au stationnement. En dépit de cette automatisation, l'automobiliste doit toujours rester au volant et surveiller son environnement. En tout temps, il conserve le contrôle de son véhicule.

Plusieurs expérimentations de véhicules complètement autonomes sont en cours aux États-Unis, notamment à San Francisco où les résultats sont cependant mitigés à ce jour. Le constructeur américain General Motors, qui y exploitait un parc de taxis électriques autonomes sous le nom de Cruise, a interrompu ses activités en octobre 2023 après que l'État de la Californie lui eut retiré son permis en raison d'un trop grand nombre d'accidents. Son principal concurrent, Waymo, une filiale de Google, continue de développer son service de taxis électriques autonomes qui s'étend dans quatre grandes villes américaines.

Au Québec, aucun véhicule autonome n'est actuellement en vente ni en circulation. En 2018, des modifications ont été apportées au *Code de la sécurité routière* pour y introduire la définition de véhicule autonome ainsi que pour permettre la mise en œuvre de projets pilotes visant à expérimenter de nouveaux moyens de transport et à encadrer la circulation de ce nouveau type de véhicules.

Depuis ce temps, trois projets de navettes et de minibus autonomes ont été expérimentés et sont maintenant terminés. Le premier s'est tenu en 2018 à Candiac, en Montérégie. Il s'agissait d'une navette autonome qui reliait un stationnement incitatif à un terminus d'autobus sur un parcours de deux kilomètres. Les deux autres projets pilotes se sont tenus à Montréal. En 2019, deux minibus autonomes ont été mis en service sur un trajet d'environ trois kilomètres entre le Stade olympique et le marché Maisonneuve. Puis, deux autres navettes autonomes ont été expérimentées en 2021 et en 2022 dans l'arrondissement de Rosemont-La Petite-Patrie sur un parcours de quelque deux kilomètres. Aucun accident ou incident ayant causé un préjudice n'a été rapporté.

Bien que le développement des véhicules autonomes ait connu une croissance plus lente que prévu au cours des dernières années, ce nouveau type de voiture est certainement appelé à prendre de l'importance et à poser de nouveaux défis. Le Groupement des assureurs automobiles, qui regroupe tous les assureurs auto qui font des affaires au Québec, y voit déjà des enjeux liés aux notions de conducteur et d'utilisateur du véhicule ainsi qu'à la détermination de la responsabilité lors d'un accident. Des enjeux de sécurité et d'éthique sont également à prévoir.

Afin d'encadrer l'arrivée des véhicules autonomes sur le marché québécois et d'assurer leur intégration sécuritaire sur les routes, le gouvernement a mis sur pied un comité mixte formé d'experts du ministère des Transports et de la Mobilité durable et de la Société. Ce comité est responsable de l'analyse de l'ensemble des demandes relatives à l'expérimentation des véhicules autonomes au Québec.

En 2018, le Conseil d'experts avait recommandé à la Société de jouer un rôle de leader dans les études d'expérience relatives au risque d'accident concernant les voitures partiellement ou totalement autonomes, pour être en mesure d'adapter la tarification du régime à cette nouvelle réalité, le moment venu.

.32 Le Conseil d'experts recommande à la Société de poursuivre les efforts pour acquérir de l'information sur les expériences qui se déroulent dans le monde à l'égard des véhicules autonomes.

.33 Le Conseil d'experts recommande à la Société de prendre les actions nécessaires pour conscientiser les automobilistes sur les limites de la conduite assistée, qui est susceptible d'engendrer un faux sentiment de sécurité. La responsabilité de la conduite demeure celle du conducteur, peu importe les aides à la conduite utilisées.

5.11 CAMPAGNES PUBLICITAIRES DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Le bilan routier 2023 de la Sûreté du Québec démontre que la principale cause de décès est la conduite imprudente et les excès de vitesse. En outre, près de 20 % des victimes décédées lors de collisions routières ne portaient pas la ceinture de sécurité.

Pendant que la Société fait des campagnes de sécurité routière, des fabricants de voitures, et même des compagnies d'assurance, font de leur côté des campagnes publicitaires dans lesquelles la vitesse et d'autres comportements non sécuritaires sont valorisés. Ces publicités viennent incontestablement contrecarrer les efforts de sensibilisation déployés par la Société.

Au Canada, les critères d'acceptabilité de la publicité sont fixés par un organisme national d'autoréglementation, les Normes canadiennes de la publicité, qui traite les plaintes en lien avec le Code canadien des normes de la publicité. Des représentants de la Société participent aux travaux de l'organisme. Les publicités faisant l'éloge de la vitesse ne sont cependant pas encadrées par la loi, alors que d'autres, par exemple celles sur la cigarette ou l'alcool, le sont.

.34 Le Conseil d'experts déplore les campagnes de publicité faisant l'éloge de la vitesse et des comportements non sécuritaires et encourage la Société à poursuivre ses efforts de sensibilisation à la sécurité routière.

5.12 SÉCURITÉ SUR LES CHANTIERS ROUTIERS

Des accidents impliquant des travailleurs sur des chantiers routiers se produisent trop souvent. En 2022, la Société a dénombré huit personnes décédées et 814 blessées à l'approche ou dans la zone d'un chantier routier pour un total de 822 victimes. Pendant la même période, la CNEST a recensé 215 lésions professionnelles pour le métier de signaleuse routière ou de signaleur routier, une augmentation de 258 % par rapport à 2017.

L'amende pour un excès de vitesse est doublée dans une zone de travaux routiers. Ainsi, un automobiliste qui roule à 115 km/h dans une zone où la vitesse affichée sur un panneau orange est de 70 km/h se fera imposer une amende de 390 \$, plutôt que 195 \$. De plus, quelqu'un qui n'obéirait pas aux ordres d'un signaleur pourrait recevoir une amende de 200 \$ à 400 \$ et quatre points d'inaptitude.

Le Conseil d'experts salue le travail effectué par les policiers et les contrôleurs routiers pour faire respecter le Code de la sécurité routière dans les zones de chantier routier.

.35 Le Conseil d'experts encourage la Société à poursuivre ses campagnes de publicité visant à sensibiliser les automobilistes à la sécurité aux abords des chantiers routiers et au respect des limites de vitesse.

Chapitre 6

Service à la clientèle



Dans le cadre de son mandat, le Conseil d'experts doit tenir compte de la qualité de la prestation de service fournie aux assurés par la Société, comme le prévoit la *Loi sur la Société de l'assurance automobile du Québec*.

Ainsi, certains enjeux liés au service à la clientèle susceptibles d'avoir une incidence sur la tarification ont été analysés : la transformation numérique, les indemnités de remplacement du revenu, la couverture d'assurance, l'évolution du modèle de prestation de service et les écoles de conduite.

6.1 TRANSFORMATION NUMÉRIQUE

Amorcé depuis plusieurs années, le projet de transformation numérique de la Société a pour objectif de moderniser l'environnement informatique de l'organisation et de regrouper l'ensemble des informations d'un client en un seul endroit où il lui serait possible de faire toutes ses transactions avec la Société, comme le renouvellement du permis de conduire, le paiement de l'immatriculation ou la prise de rendez-vous pour un examen de conduite.

Le défi de réunir en un seul système informatique les quelque 10 milliards de données stockées dans 300 anciens systèmes dont certains datent de près de 40 ans est considérable. Le besoin est d'autant plus important que la Société doit être en mesure de communiquer avec ses nombreux partenaires comme les corps policiers, les concessionnaires automobiles ou les écoles de conduite. Une mise à niveau des systèmes est essentielle pour répondre aux besoins de l'organisation et de la clientèle.

À l'hiver 2023, lorsque le nouveau portail SAAQclic est devenu accessible au public et aux partenaires, plusieurs problèmes techniques ont perturbé les opérations de l'organisation. La vérificatrice générale du Québec a récemment annoncé la tenue d'un audit de performance⁷ sur le déploiement de la plateforme numérique. La publication de son rapport est attendue à l'hiver 2025.

Par ailleurs, la Société entreprendra éventuellement une nouvelle phase de ses travaux de transformation numérique, qui touchera notamment les données et les outils d'analyse utilisés aux fins de l'exécution du mandat de la Société.

.36

Le Conseil d'experts recommande à la Société de poursuivre la mise à niveau de ses systèmes d'information et l'amélioration de ses services et de ses activités en tenant compte des besoins particuliers des unités pour lesquelles les données et les outils d'analyse sont essentiels à l'exécution de leur mandat.

Étant donné son mandat concernant les contributions d'assurance, le Conseil d'experts est particulièrement préoccupé quant à la sauvegarde des capacités d'analyse sous-jacentes à la détermination des futures contributions d'assurance.

6.2 INDEMNITÉS DE REMPLACEMENT DU REVENU

Chaque année, la Société verse des indemnités de remplacement du revenu (IRR) à près de 35 000 accidentés de la route. Cette indemnité permet de compenser le revenu perdu par une personne qui ne peut plus travailler à la suite d'un accident de la route. Le montant de l'indemnité est déterminé en fonction de la situation de la personne au moment de l'accident.

Le passif actuariel de la Société représente notamment les sommes nécessaires pour couvrir les indemnités présentes et futures à verser aux accidentés de la route. Par conséquent, la fiabilité des données utilisées aux fins du calcul des réserves est déterminante, notamment pour l'IRR en raison de son importance pour le passif actuariel.

Depuis 2021, la Société a implanté différentes mesures afin d'améliorer la conformité du calcul du revenu. Elle a simplifié certains formulaires et développé un outil permettant d'automatiser certains calculs du revenu. Elle a aussi mis en place un plan de contrôle qui prévoit que chaque nouveau dossier avec versement d'IRR soit révisé par un professionnel et par une équipe dédiée. De plus, elle effectue des contrôles de qualité périodiques afin de valider l'exactitude des calculs.

⁷ Un audit de performance vise à faire la lumière sur les moyens que les gestionnaires mettent en place pour administrer, de façon économique, efficiente et efficace, les ressources qui leur sont confiées.

Ces efforts visant à améliorer le taux de conformité sont essentiels pour que toutes les personnes accidentées de la route reçoivent la juste somme à laquelle elles ont droit en fonction de leur état.

.37 Le Conseil d'experts encourage la Société à poursuivre ses efforts pour améliorer le taux de conformité pour le calcul de l'indemnité de remplacement du revenu et s'assurer que toutes les personnes accidentées de la route reçoivent la juste somme à laquelle elles ont droit en fonction de leur état.

6.3 COUVERTURE D'ASSURANCE

Le régime public d'assurance automobile protège tous les Québécois et Québécoises en cas de blessures ou de décès à la suite d'un accident de la route, que cet accident ait lieu au Québec ou ailleurs dans le monde, et ce, sans égard à leur responsabilité dans l'accident.

La couverture d'assurance offerte est vaste. Le régime compense aussi bien les pertes économiques occasionnées par un accident de la route, comme la perte d'un revenu, que certaines dépenses additionnelles pour pallier la perte de qualité de vie.

Les modifications législatives apportées à la *Loi sur l'assurance automobile* en 2022 ont permis de bonifier la couverture d'assurance et ainsi d'offrir une meilleure compensation financière aux personnes accidentées de la route. Elles garantissent notamment une indemnité de remplacement du revenu jusqu'au décès pour les personnes rendues inaptes à l'emploi à la suite d'un accident de la route.

De plus, la proposition de la Société pour la période de 2025 à 2027 prévoit une nouvelle bonification de la couverture d'assurance de 52 M\$, dont les détails seront connus ultérieurement.

.38 Le Conseil d'experts est favorable à la bonification de la couverture d'assurance prévue à la proposition de la Société pour les années 2025 à 2027.

.39 Le Conseil d'experts est favorable à l'étude de mesures additionnelles visant à améliorer l'équité du régime actuel.

6.4 ÉVOLUTION DU MODÈLE DE PRESTATION DE SERVICE

L'offre de service maintenant disponible en ligne sur le portail SAAQclic amène la Société à revoir son modèle de prestation de service pour mieux l'adapter à sa clientèle. Elle compte sur les services numériques pour gérer un grand volume de clients autonomes et entend personnaliser son accompagnement auprès des automobilistes plus à risque ou moins autonomes.

Plus spécifiquement, la Société est en voie de procéder à la transformation de ses centres de service pour en faire des endroits adaptés à la réalité régionale où le rôle du personnel sera davantage orienté vers l'accompagnement de la clientèle. Des espaces SAAQclic seront aménagés pour favoriser la migration des clientes et clients vers les services en ligne. Des zones consacrées à la sécurité routière permettront également de sensibiliser les différentes clientèles aux comportements sécuritaires à adopter sur la route.

.40 Le Conseil d'experts encourage la Société à poursuivre la révision de son modèle de prestation de service et la transformation de ses centres de service afin de mieux accompagner la clientèle à risque ou moins autonome.

6.5 ÉCOLES DE CONDUITE

Plus de 600 écoles de conduite et près de 1 900 formatrices et formateurs reconnus par la Société forment chaque année quelque 130 000 nouveaux conducteurs. La Société accrédite, contrôle et gère la performance des écoles de conduite afin d'assurer le contrôle de la qualité de l'enseignement aux futurs automobilistes au bénéfice de la sécurité routière.

Depuis 2022, la Société est responsable de reconnaître toute nouvelle école de conduite pouvant donner les cours de conduite obligatoires pour obtenir un permis de conduire. Sans l'attestation d'une école reconnue par la Société, une personne ne peut obtenir un permis de conduire.

.41 Le Conseil d'experts salue le fait que la Société a repris la responsabilité de l'accréditation, du contrôle et de la gestion de la performance des écoles de conduite et de leurs programmes de formation pour être en meilleure position pour pallier les lacunes observées dans le comportement des conducteurs.

Chapitre 7

Consultation publique



La *Loi sur la Société de l'assurance automobile du Québec* prévoit que, dans le cadre de son mandat, le Conseil d'experts doit tenir une consultation publique afin de recueillir les commentaires de la population concernant les modifications des contributions d'assurance proposées par la Société pour les années 2025 à 2027.

Le Conseil d'experts a également l'obligation de publier un avis à cet effet dans la Gazette officielle du Québec de même que dans au moins un quotidien de langue française et un quotidien de langue anglaise de son choix. L'avis de consultation publique a été publié le 20 mars 2024 dans la Gazette officielle du Québec ainsi que dans cinq quotidiens de langue française, Le Devoir, La Presse+, Le Soleil numérique, Le Journal de Québec et Le Journal de Montréal, et un quotidien de langue anglaise, The Gazette. Un rappel a été publié dans ces mêmes quotidiens le 6 avril 2024.

Cet avis résumait la proposition d'assurance de la Société pour les années 2025 à 2027, expliquait le déroulement de la consultation publique et invitait les personnes et les groupes intéressés à lui faire parvenir un mémoire ou des commentaires sur la proposition d'assurance. Un communiqué de presse invitant la population à participer à la consultation a aussi été publié le 20 mars 2024.

La consultation publique s'est tenue du 20 mars au 19 avril 2024 sur la plateforme gouvernementale de consultation publique. Les personnes et les groupes avaient jusqu'au 19 avril 2024 pour transmettre un commentaire ou un mémoire.

Le Conseil d'experts a tenu une audience publique le 7 mai 2024 afin d'entendre les personnes et les groupes qui ont présenté un mémoire. La séance s'est déroulée en mode virtuel afin de favoriser une plus grande participation du public. Elle a été diffusée en direct sur le site du Conseil d'experts et peut être visionnée en différé en tout temps.

Tous les documents et tous les renseignements nécessaires pour participer à la consultation publique ont été rendus disponibles sur le site Web du Conseil d'experts et sur la plateforme gouvernementale de consultation publique.

7.1 MÉMOIRES ET COMMENTAIRES REÇUS

Le Conseil d'experts a reçu cinq mémoires, et cinq personnes lui ont fait parvenir des commentaires sur les contributions d'assurance proposées par la Société pour les années 2025 à 2027 ou, d'une façon plus générale, sur le régime public d'assurance automobile et sur la sécurité routière.

Les personnes et les groupes entendus par le Conseil d'experts lors de l'audience publique tenue le 7 mai 2024 sont les suivants :

- Association des écoles de conduite du Québec;
- Coalition des motocyclistes du Québec;
- Comité d'action politique motocycliste;
- Groupe Tecnic Canada;
- Marie-Noëlle Leblond et France Robitaille.

7.2 RÉSUMÉ DES MÉMOIRES

Association des écoles de conduite du Québec

L'Association des écoles de conduite du Québec (AECQ) salue les nombreuses initiatives de la Société destinées à améliorer le bilan et la sécurité des usagers de la route, notamment les motocyclistes. L'organisation estime toutefois que le tarif exigé pour les permis de classe 6R ne reflète pas véritablement les risques réels associés à ce groupe puisque ce type de permis est réservé aux nouveaux conducteurs de moto qui suivent une formation en circuit fermé. Elle demande une baisse de tarif pour cette classe compte tenu du peu de réclamations effectuées.

Par ailleurs, l'AECQ remet en question certaines modifications apportées à la nouvelle grille tarifaire, notamment l'introduction de la prise en compte de l'expérience de conduite pour les motocyclistes. L'organisation souhaiterait que l'expérience globale de conduite de la personne au cours de sa vie soit prise en considération, plutôt que l'expérience de conduite à moto seulement. Elle demande pourquoi une personne qui détient un permis de classe 5 avec un dossier impeccable de conduite depuis près de 40 ans devrait être considérée comme étant aussi à risque qu'un motocycliste avec moins d'expérience et possédant plusieurs points d'inaptitude à son dossier. Elle souhaite que la Société tienne compte du dossier de conduite complet du nouveau conducteur de motocyclette dans le nouveau calcul de l'expérience moto.

Coalition des motocyclistes du Québec

La Coalition des motocyclistes du Québec (CMQ-MDMQ) exprime le désir d'obtenir davantage d'information sur les résultats financiers du volet motocyclisme pour mieux juger de l'équité des remises de la Société de 1,1 G\$ en 2022 et en 2023 et de 600 M\$ en 2024, qui ont pris la forme d'un congé de paiement de la contribution d'assurance accordé aux titulaires d'un permis de conduire une automobile ou une motocyclette.

Par ailleurs, la CMQ souhaiterait que la Société procède à une nouvelle classification afin de calculer séparément les accidents de motocyclettes résultant de comportements criminels. Elle suggère que la Société exige une contribution plus élevée pour les motocyclistes qui ont un grand nombre de points d'inaptitude à leur dossier, particulièrement si les infractions commises découlent d'un acte criminel. L'organisation émet également des réserves quant à la validité de la liste des motos à risque ainsi qu'envers la méthode utilisée par la Société pour déterminer les contributions d'assurance.

Comité d'action politique motocycliste

Le Comité d'action politique motocycliste (CAPM-E) soulève des enjeux d'iniquité liés à la tarification, notamment au chapitre des points d'inaptitude. Il propose que les contributions d'assurance soient davantage liées au nombre de PDI.

Bien que les motos représentent 4 % des véhicules immatriculés, le CAPM-E affirme que les contributions d'assurance des motocyclistes représentent une partie importante des revenus de la Société et qu'il s'agit de la seule catégorie de véhicules qui a fait l'objet d'une segmentation aussi grande. L'organisation souhaite la réintégration des motocyclettes au groupe des véhicules de promenade et une tarification uniforme qui ne tient pas compte de l'expérience spécifique des motocyclistes, selon le principe d'universalité du régime. Enfin, le CAMP-E propose la création d'un organisme-conseil voué à la sécurité des motocyclistes.

Groupe Tecnic Canada

Le Groupe Tecnic Canada, un réseau d'écoles de conduite, est inquiet relativement à la nouvelle grille tarifaire proposée par la Société. Dans son mémoire, il affirme que la hausse du coût des immatriculations moto combinée à celle du prix du permis d'apprenti créera une barrière à l'entrée de plus en plus difficile à franchir pour les nouveaux motocyclistes qui se retrouvent doublement pénalisés, puisqu'ils sont à la fois inexpérimentés et propriétaires d'une moto nouvellement immatriculée. Le Groupe craint que la baisse du nombre de nouveaux motocyclistes entraîne une augmentation de la tarification pour tous les autres usagers.

Le Groupe Tecnic Canada suggère de rattacher la contribution d'assurance au permis de conduire et non au véhicule. Afin d'abaisser le niveau de vulnérabilité des motocyclistes et de réduire le coût des réclamations, l'entreprise propose différentes modifications dans la conception des infrastructures et l'aménagement de l'environnement sur le réseau routier.

Marie-Noëlle Leblond et France Robitaille

Marie-Noëlle Leblond est conseillère d'orientation et France Robitaille est la mère d'un étudiant accidenté de la route. Leur mémoire vise à sensibiliser le Conseil d'experts à une catégorie de victimes qu'elles jugent laissées pour compte dans la législation actuelle. Les étudiants à temps partiel subissent de sévères conséquences s'ils sont victimes d'un accident de la route. C'est le cas du fils de M^{me} Robitaille qui a été blessé dans un grave accident de la route à l'âge de 18 ans et qui en subit toujours la perte de qualité de vie et les répercussions financières dix ans plus tard.

Elles soulèvent le fait que le régime d'assurance automobile ne reflète plus la réalité des jeunes et crée deux classes d'accidentés étudiants au Québec : celles et ceux qui étudient à temps plein et les autres étudiant à temps partiel qui se retrouvent sans filet s'ils sont victimes d'un accident de la route. Elles demandent une révision des lois afin de mieux protéger les jeunes âgés de plus de 16 ans, quels que soient leur parcours scolaire, et leur famille qui deviennent souvent de proches aidants après un accident de la route. Elles proposent que tous les étudiants victimes d'un accident de la route reçoivent, après la date prévue de la fin de leurs études, une indemnité de remplacement de revenu basée sur la rémunération moyenne des travailleurs du Québec.

7.3 RÉSUMÉ DES COMMENTAIRES

Le Conseil d'experts a reçu les commentaires de cinq personnes sur les modifications des contributions d'assurance proposées par la Société pour les années 2025 à 2027 ou d'une façon plus générale, sur le régime public d'assurance automobile et sur la sécurité routière.

- Un propriétaire de motos anciennes dénonce les contributions d'assurance trop élevées pour les propriétaires de véhicules antiques. Puisque la majorité de ces propriétaires sont les seuls conducteurs de leurs véhicules et qu'ils n'en conduisent qu'un seul à la fois, la contribution d'assurance devrait tenir compte de cette particularité. Il demande à la Société de modifier la tarification de sorte qu'un propriétaire de plusieurs véhicules antiques dont il est le seul conducteur ne paie qu'une seule prime d'assurance sur l'immatriculation de ses véhicules. Selon lui, aucune contribution d'assurance ne devrait être prélevée sur les immatriculations. Elles devraient être uniquement prélevées sur le permis de conduire selon le type de permis, le type de véhicule et le dossier de conduite.
- Un amateur de motocyclettes suggère de revoir la segmentation de la catégorie de moto de 401 cc et plus qui regroupe une vaste gamme de cylindrées. Il affirme que les contributions d'assurance devraient prendre davantage en compte le conducteur pour mieux refléter le nombre de points d'inaptitude au dossier de la personne. Il propose d'exiger un habillement approprié, des vêtements de moto résistants à l'abrasion, des protecteurs de genoux, d'épaules et de dos, et d'offrir un rabais aux motocyclistes qui portent des vêtements sécuritaires. Tout en saluant la nouvelle mesure reconnaissant les années d'expérience du motocycliste, il souhaiterait que le dossier de conduite complet de la personne soit pris en compte dans le calcul des contributions d'assurance.
- Une personne qui a subi un accident de la route en 2022 affirme que les policiers devraient systématiquement faire passer des tests d'alcool et de drogue aux conducteurs impliqués dans un accident de la route. Selon elle, la couverture d'assurance devrait être plus importante afin de faciliter la vie des victimes et de faire en sorte qu'elles ne soient pas un poids de plus dans le réseau de la santé.
- Une personne émet un commentaire dans lequel elle mentionne que plusieurs jeunes sont victimes de discrimination, étant donné qu'ils n'ont pas les moyens de payer un cours de conduite et un permis de conduire, alors que plusieurs auraient besoin d'un véhicule pour travailler ou aller aux études, particulièrement en région.
- Comme le dit l'adage, l'expérience ne s'achète pas. Pour l'auteur ou l'autrice de ce commentaire, le Québec devrait s'inspirer de l'expérience française pour s'assurer que les aspirants motocyclistes fassent leurs classes sur différentes motos au fil de leur expérience. En France, les motocyclistes doivent d'abord obtenir une classe A1 avec des motos de faible cylindrée avant de passer à la classe A2 pour des motos de toutes les cylindrées. Sur cette base, les contributions d'assurances pourraient être dégressives en fonction de l'expérience du titulaire de permis et du coup, favoriser l'utilisation de motos plus appropriées aux besoins réels des utilisateurs.

À la suite de la consultation publique qui a permis d'enrichir son analyse, le Conseil d'experts a effectué des validations quant à certains points soulevés par les participantes et participants et en a tenu compte dans l'élaboration de ses recommandations. Quant à la situation des étudiantes et des étudiants à temps partiel, il s'agit d'une problématique complexe ayant de multiples ramifications. La Société pourrait l'examiner dans le cadre de ses travaux d'analyse du régime public d'assurance automobile du Québec.

Chapitre 8

Observations et recommandations



Ce chapitre présente les observations et les recommandations du Conseil d'experts.

FINANCEMENT DU RÉGIME D'ASSURANCE AUTOMOBILE

Appréciation générale de la tarification proposée

1. Après avoir examiné la démarche suivie et les données utilisées par la Société, le Conseil d'experts ne recommande aucune modification des contributions d'assurance proposées par la Société pour les années 2025 à 2027. Il estime que la proposition présentée par la Société respecte les lois et règlements en vigueur et qu'elle est juste et raisonnable.

Actualisation de la couverture d'assurance

2. Le Conseil d'experts salue les mesures adoptées en 2022 pour offrir une meilleure compensation financière aux personnes accidentées de la route.
3. Le Conseil d'experts est favorable à ce que la nouvelle bonification de la couverture d'assurance proposée par la Société, au coût de 52 M\$, soit effectuée.

Motocyclettes

4. Le Conseil d'experts salue les initiatives prises par la Société pour encadrer la conduite d'une motocyclette et la création de trois catégories d'expérience de conduite pour les titulaires d'un permis de classe 6.
5. Le Conseil d'experts recommande à la Société de continuer à exercer un suivi constant du bilan routier des motocyclistes afin de proposer les mesures appropriées au besoin.

Véhicules commerciaux

6. Le Conseil d'experts salue les travaux effectués par la Société pour raffiner son modèle de calcul des contributions d'assurance des véhicules commerciaux afin que la tarification reflète aussi fidèlement que possible le risque que représente chaque catégorie de véhicules assurés.

Véhicules offrant du transport rémunéré de personnes

7. Le Conseil d'experts salue le travail effectué par la Société au cours des trois dernières années pour recueillir et analyser les données permettant de refléter le véritable risque des véhicules offrant du transport rémunéré de personnes.
8. Le Conseil d'experts approuve le retour au plein financement en 2028 pour les véhicules offrant du transport rémunéré de personnes.
9. Le Conseil d'experts approuve l'ajustement graduel de la contribution d'assurance exigée pour les véhicules offrant du transport rémunéré de personnes pour les années 2025 à 2027 telle que proposée par la Société, même si la hausse des contributions d'assurance qui en découle est supérieure à la limite usuelle maximale de 15 % appliquée par la Société.
10. Le Conseil d'experts encourage la Société à réaliser les travaux nécessaires afin d'introduire une contribution d'assurance «à la course» lors de la prochaine révision qui fixera les contributions d'assurance pour les années 2028 à 2030, ce qui assurera une meilleure équité pour cette classe de véhicules.

Points d'inaptitude

11. Le Conseil d'experts recommande à la Société de mettre à jour l'évaluation produite en 2020 du nombre de points d'inaptitude à associer à chaque infraction.

Limite de la hausse des contributions d'assurance

12. Le Conseil d'experts appuie l'utilisation de la limite de 15 % de la hausse des contributions d'assurance appliquée dans le cadre de la révision des contributions d'assurance pour les années 2025 à 2027.

Examen de l'expertise actuarielle par un professionnel indépendant

13. Le Conseil d'experts prend acte des efforts de la Société afin de procéder au remplacement de l'actuaire indépendant sur une base régulière. Pour la prochaine révision de la tarification, il encourage la Société à recourir aux services d'un examinateur externe autre que celui qui a effectué le dernier examen.
14. Le Conseil d'experts encourage la Société à envisager une rotation des experts externes chargés d'examiner les projections de rendement sur les placements du Fonds pour les fins de l'évaluation du passif actuariel.

CAPITALISATION DU RÉGIME D'ASSURANCE AUTOMOBILE

Corridor de stabilisation

15. Le Conseil d'experts appuie la nouvelle limite du corridor de stabilisation fixée à 125 %.

Remise de 600 M\$ en 2024

16. Le Conseil d'experts appuie la remise de capital de 600 M\$ approuvée par le conseil d'administration en septembre 2023.
17. Le Conseil d'experts appuie l'ajout de 52 M\$ pour bonifier la couverture en indemnisation pour les accidentés de la route et de 44 M\$ pour la réalisation d'activités de prévention et de promotion en matière de sécurité routière.

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Nouvelles initiatives en sécurité routière

18. Le Conseil d'experts salue l'injection de 44 M\$ pour les nouvelles initiatives en matière de sécurité routière visant à améliorer le bilan routier.

Motocyclettes

19. Le Conseil d'experts salue les efforts de la Société pour entretenir le dialogue avec les intervenants du monde de la moto afin d'améliorer la sécurité routière des motocyclistes.

Véhicules lourds

20. Le Conseil d'experts salue le travail effectué par la Société pour réviser les politiques d'évaluation du comportement des propriétaires, exploitants et conducteurs de véhicules lourds et reconnaître leurs comportements sécuritaires et responsables.
21. Le Conseil d'experts encourage la Société à prendre les mesures nécessaires afin que le risque d'un PEVL soit pris en compte dans les analyses actuarielles établissant les contributions d'assurance lors du cycle de tarification 2028-2030, et ce, dans un souci d'équité envers les PEVL qui adoptent et maintiennent des pratiques sécuritaires et responsables.

État de santé des titulaires de permis de conduire

22. Le Conseil d'experts invite la Société à suggérer aux professionnels de la santé qui hésitent à émettre un avis défavorable sur les habiletés de conduite de leurs patients de les inciter plutôt à se soumettre à un contrôle de leurs habiletés effectué par la Société.
23. Le Conseil d'experts suggère à la Société d'effectuer périodiquement un échantillonnage représentatif des titulaires de permis de conduire et de valider l'exactitude des informations qu'ils ont transmises quant à leur état de santé.
24. Le Conseil d'experts recommande à la Société d'identifier des mesures pour inciter davantage les titulaires de permis à transmettre la déclaration de leur état de santé lors du renouvellement du permis de conduire.

Réduction de la vitesse dans les zones et corridors scolaires et introduction de l'approche Vision Zéro

25. Le Conseil d'experts salue les mesures contenues dans le Plan d'action en sécurité routière 2023-2028 et encourage vivement tous les partenaires à travailler ensemble en vue d'adopter l'approche Vision Zéro et Système sûr.

Radars photo

26. Avec l'augmentation prochaine du nombre de radars photo, le Conseil d'experts craint que l'enjeu d'équité devienne de plus en plus important en raison du plus grand nombre d'automobilistes qui ne paieront pas le coût réel d'assurance lié au risque qu'ils représentent.

Alcool et drogues licites et illicites

27. Le Conseil d'experts est d'avis que des mesures doivent être prises pour réduire la conduite avec les facultés affaiblies et améliorer le bilan routier. Il salue les exigences imposées aux conductrices et conducteurs de moins de 22 ans ainsi qu'aux titulaires de permis probatoire et d'apprenti conducteur, à qui il est strictement interdit de prendre le volant après avoir consommé de l'alcool.
28. Le Conseil d'experts recommande à la Société de poursuivre les recherches sur les conséquences de la consommation d'alcool et de drogues licites et illicites sur le bilan routier et d'intensifier les campagnes de sensibilisation visant à conscientiser les conductrices et conducteurs quant aux dangers de la conduite sous l'influence de l'alcool et de drogues.

Sensibilisation des nouveaux arrivants

29. Le Conseil d'experts salue les efforts de la Société pour sensibiliser les nouveaux arrivants au Code de la sécurité routière et recommande de renforcer la promotion des bonnes pratiques au volant en vigueur au Québec.

Écrans tactiles et systèmes de divertissement dans les véhicules

30. Le Conseil d'experts est d'avis que la Société devrait poursuivre ses efforts en vue d'acquérir le plus d'informations possible quant aux conséquences de la présence des écrans tactiles dans les véhicules, notamment en ce qui concerne leur incidence sur le bilan routier.
31. Le Conseil d'experts recommande à la Société de poursuivre les échanges d'informations avec d'autres sociétés d'assurance automobile publiques et privées afin de partager l'expertise et les meilleures pratiques.

Aide à la conduite et véhicules autonomes

32. Le Conseil d'experts recommande à la Société de poursuivre les efforts pour acquérir de l'information sur les expériences qui se déroulent dans le monde à l'égard des véhicules autonomes.
33. Le Conseil d'experts recommande à la Société de prendre les actions nécessaires pour conscientiser les automobilistes sur les limites de la conduite assistée, qui est susceptible d'engendrer un faux sentiment de sécurité. La responsabilité de la conduite demeure celle du conducteur, peu importe les aides à la conduite utilisées.

Campagnes publicitaires de sécurité routière

- 34.** Le Conseil d'experts déplore les campagnes de publicité faisant l'éloge de la vitesse et des comportements non sécuritaires et encourage la Société à poursuivre ses efforts de sensibilisation à la sécurité routière.

Sécurité sur les chantiers routiers

- 35.** Le Conseil d'experts encourage la Société à poursuivre ses campagnes de publicité visant à sensibiliser les automobilistes à la sécurité aux abords des chantiers routiers et au respect des limites de vitesse.

SERVICE À LA CLIENTÈLE

Transformation numérique

- 36.** Le Conseil d'experts recommande à la Société de poursuivre la mise à niveau de ses systèmes d'information et l'amélioration de ses services et de ses activités en tenant compte des besoins particuliers des unités pour lesquelles les données et les outils d'analyse sont essentiels à l'exécution de leur mandat.

Étant donné son mandat concernant les contributions d'assurance, le Conseil d'experts est particulièrement préoccupé quant à la sauvegarde des capacités d'analyse sous-jacentes à la détermination des futures contributions d'assurance.

Indemnités de remplacement du revenu

- 37.** Le Conseil d'experts encourage la Société à poursuivre ses efforts pour améliorer le taux de conformité pour le calcul de l'indemnité de remplacement du revenu et s'assurer que toutes les personnes accidentées de la route reçoivent la juste somme à laquelle elles ont droit en fonction de leur état.

Couverture d'assurance

- 38.** Le Conseil d'experts est favorable à la bonification de la couverture d'assurance prévue à la proposition de la Société pour les années 2025 à 2027.
- 39.** Le Conseil d'experts est favorable à l'étude de mesures additionnelles visant à améliorer l'équité du régime actuel.

Évolution du modèle de prestation de service

- 40.** Le Conseil d'experts encourage la Société à poursuivre la révision de son modèle de prestation de service et la transformation de ses centres de service afin de mieux accompagner la clientèle à risque ou moins autonome.

Écoles de conduite

- 41.** Le Conseil d'experts salue le fait que la Société a repris la responsabilité de l'accréditation, du contrôle et de la gestion de la performance des écoles de conduite et de leurs programmes de formation pour être en meilleure position pour pallier les lacunes observées dans le comportement des conducteurs.

Conclusion

Depuis les cinq dernières années, le Fonds de l'assurance automobile du Québec enregistre des surplus qui ont permis de redonner aux assurés de la Société près de 2 G\$. Si de telles remises ont pu être possibles, c'est grâce à une saine gestion de tous les aspects du régime : promotion de la sécurité routière afin de réduire les risques d'accident, établissement de contributions d'assurance justes et équitables, prise en charge rapide et respectueuse des accidentés, gestion financière efficace.

Conformément à son mandat, le Conseil d'experts a revu la démarche suivie par la Société pour l'établissement des contributions d'assurance automobile et a vérifié les données utilisées à l'appui des modifications réglementaires envisagées.

Les contributions d'assurance proposées pour les années 2025 à 2027 permettent d'assurer le plein financement du régime, comme l'exige la *Loi sur la Société de l'assurance automobile du Québec*. Elles respectent la notion de risque à la base du système de tarification, et la remise de capital constitue une reconnaissance concrète des efforts des usagers de la route pour améliorer le bilan routier, sans mettre en péril la solidité financière du régime.

Au terme de ses travaux, le Conseil d'experts ne recommande aucun changement des contributions d'assurance proposées par la Société pour les années 2025 à 2027. Il estime que la proposition respecte les lois et règlements en vigueur et qu'elle est juste et raisonnable.

Le Conseil d'experts souhaite que ses recommandations puissent enrichir la réflexion de la Société pour faire en sorte que le régime public d'assurance automobile du Québec continue d'évoluer autour des trois éléments qui la caractérisent : sécurité, équité et solidité.

Attestation du Conseil d'experts sur les contributions d'assurance automobile

Conformément au mandat que nous a confié le gouvernement du Québec le 23 janvier 2024 et suivant les dispositions de la *Loi sur la Société de l'assurance automobile du Québec* gouvernant les travaux du Conseil d'experts sur les contributions d'assurance automobile, nous avons revu la démarche suivie et vérifié les données utilisées par la Société de l'assurance automobile du Québec en vue d'établir les contributions d'assurance pour les années 2025 à 2027. Nous avons également tenu une consultation publique.

Nous nous sommes assurés que les contributions proposées avaient été fixées en visant le plein financement du régime public d'assurance automobile du Québec, dans le respect des critères de tarification prévus à la *Loi sur l'assurance automobile* et à la *Loi sur la Société de l'assurance automobile du Québec*. Nous avons pris connaissance de l'expertise actuarielle réalisée pour la détermination des contributions d'assurance au 1^{er} janvier 2025.

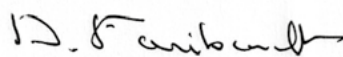
Nous avons revu la politique-cadre sur la gestion financière à long terme du Fonds d'assurance automobile du Québec et avons consulté de nombreux documents touchant les différentes facettes des activités de la Société.

Pour nous acquitter de notre mandat, nous avons tenu compte de l'ensemble des facteurs pouvant influencer sur les contributions d'assurance, maintenant et au cours des prochaines années, afin d'assurer l'équité de la tarification proposée par la Société et la pérennité du régime public d'assurance automobile du Québec.

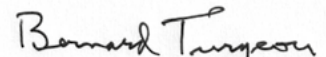
Ce rapport a été réalisé en toute indépendance. Il respecte les clauses de notre mandat relativement aux contributions d'assurance proposées par la Société de l'assurance automobile du Québec pour les années 2025 à 2027 et fait état de nos recommandations et de nos observations.



Micheline Dionne
Présidente



Dominique Faribault
Membre



Bernard Turgeon
Membre

Annexe 1

CRITÈRES, PRINCIPES ET MODALITÉS DE TARIFICATION

Critères de tarification

La Loi sur l'assurance automobile encadre les critères de tarification de la Société. Elle prévoit notamment que les contributions d'assurance doivent être perçues par la Société, après expertise actuarielle, sur le permis de conduire et sur l'immatriculation.

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

- selon la nature du permis demandé;
- selon sa classe;
- selon sa catégorie;
- selon le nombre de points d'inaptitude inscrits au dossier du demandeur;
- selon les révocations de permis du demandeur ou les suspensions du droit d'en obtenir un.

Pour l'immatriculation, l'article 151.1 de la *Loi sur l'assurance automobile* détermine que la Société peut fixer les contributions d'assurance selon le risque d'accident rattaché au type de véhicule routier auquel appartient le véhicule et que ce risque peut être mesuré en fonction, notamment, de l'un ou de plusieurs des facteurs suivants :

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

Principes et modalités de tarification

Les principes et les modalités de tarification de la Société découlent de la *Loi sur la Société de l'assurance automobile du Québec* ou de la *Loi sur l'assurance automobile*, ainsi que de résolutions adoptées par le conseil d'administration de la Société conformément aux lois et aux règlements qui encadrent la tarification d'assurance.

Les contributions d'assurance proposées par la Société pour les années 2025 à 2027 s'inscrivent en continuité des principes et des modalités retenus lors des révisions précédentes :

- Plein financement – La tarification est établie de manière à assurer le plein financement de chaque nouvelle année d'accidents;
- Risque – Le niveau des contributions pour chaque catégorie de cotisants est établi en fonction du risque d'être impliqué dans un accident avec dommages corporels (fréquence et sévérité des accidents);
- Incitation à la prudence – Les contributions d'assurance constituent l'un des moyens à la disposition de la Société pour inciter les conducteurs à la prudence en encourageant les bons comportements routiers;
- Équilibre entre stabilité et solidité – Les contributions d'assurance sont fixées de manière à conserver un équilibre entre la stabilité des contributions d'assurance et la solidité financière du régime public d'assurance automobile du Québec;
- Absence de discrimination – Les contributions d'assurance sont établies en l'absence de discrimination à l'égard de l'âge, du sexe et de la région habitée;
- Répartition du coût des accidents – Les contributions d'assurance sont établies en répartissant le coût d'un accident en parts égales entre les catégories de véhicules impliqués;
- Limitation de la hausse annuelle – La hausse des contributions d'assurance est limitée à 15 % annuellement afin d'éviter un choc tarifaire.



CONSEIL D'EXPERTS SUR LES
CONTRIBUTIONS D'ASSURANCE
AUTOMOBILE