



Être prudent, c'est gagnant

Avis du Conseil d'experts

sur les contributions d'assurance proposées par
la Société de l'assurance automobile du Québec
pour les années 2022 à 2024

Juillet 2021



CONSEIL D'EXPERTS SUR LES
CONTRIBUTIONS D'ASSURANCE
AUTOMOBILE

Québec 

Le 6 juillet 2021

Monsieur Konrad Sioui
Président
Conseil d'administration
Société de l'assurance automobile du Québec

Monsieur le Président,

Nous avons le plaisir, à titre de membres du Conseil d'experts sur les contributions d'assurance automobile, de vous transmettre notre avis relativement aux contributions d'assurance proposées par la Société de l'assurance automobile du Québec pour les années 2022 à 2024.

Conformément au mandat que nous a confié le gouvernement du Québec le 13 janvier 2021, 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.



Louise Dagnault
Présidente



Micheline Dionne
Membre



Guy Leblanc
Membre



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

Collaborateurs

Jacques Carrière, rédacteur et responsable des communications

Hélène Fortier, réviseure linguistique

Pro-Actif, studio de graphisme et d'infographie

Règles de rédaction

Dans le but d'alléger le texte :

- > le genre masculin est utilisé comme genre neutre;
- > le **Conseil d'experts** désigne le Conseil d'experts sur les contributions d'assurance automobile;
- > la **Société** ou la **Société de l'assurance automobile** désignent la Société de l'assurance automobile du Québec;
- > le **Fonds d'assurance**, le **Fonds d'assurance automobile** ou le **Fonds** désignent le Fonds d'assurance automobile du Québec;
- > le **régime d'assurance automobile** ou le **régime** désignent le régime public d'assurance automobile du Québec;
- > la **Loi** désigne la *Loi sur la Société de l'assurance automobile du Québec*.

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 dans le site Web de ce dernier : www.conseilexpert.aauto.ca.

Pour toute demande d'information sur le Conseil d'experts, prière de communiquer avec la Société de l'assurance automobile du Québec, dont les coordonnées sont indiquées ci-dessous :

Société de l'assurance automobile du Québec

333, boulevard Jean-Lesage, 0-M-51

Case postale 19600

Québec (Québec) G1K 8J6

Téléphone : 1 800 361-7620

Courriel : courrier@saaq.gouv.qc.ca

Site Web : www.saaq.gouv.qc.ca

Table des matières

Message de la présidente	
Être prudent, c'est gagnant.....	5
Chapitre 1 Le Conseil d'experts sur les contributions d'assurance automobile	
Présentation du mandat, des membres, du processus de consultation publique et de la démarche du Conseil d'experts	8
Chapitre 2 Les contributions d'assurance proposées pour les années 2022 à 2024	
Un résumé	12
Chapitre 3 Recommandations :	
Enjeux relatifs au financement du régime d'assurance automobile	16
Chapitre 4 Recommandations :	
Enjeux relatifs à la capitalisation du régime d'assurance automobile.....	30
Chapitre 5 Recommandations :	
Enjeux relatifs à la sécurité routière	40
Chapitre 6 Recommandations :	
Enjeux relatifs au service à la clientèle	48
Conclusion	53
Attestation du Conseil d'experts sur les contributions d'assurance automobile	54
Annexe 1 Évolution de la situation financière du Fonds d'assurance	
Un régime sain financièrement	55
Annexe 2 Mandat du Conseil d'experts	
Encadrement législatif.....	57
Annexe 3 Critères de tarification	
Contexte législatif	58
Annexe 4 Principes et modalités de tarification	59
Annexe 5 Démarche du Conseil d'experts	
Documents consultés et groupes rencontrés	60
Annexe 6 Consultation publique	
Mémoires déposés, commentaires reçus et audiences publiques	63

Message de la présidente

Être prudent, c'est gagnant

Il y a plus de 40 ans, le Québec innovait en se dotant d'un régime d'assurance automobile unique, qui comporte de nombreux avantages.

Le régime est simple, puisqu'il indemnise tous les Québécois pour des blessures corporelles attribuables à un accident de la route, sans égard à la responsabilité. Il est universel, puisque tous les Québécois y sont admissibles, que l'accident survienne au Québec ou ailleurs dans le monde. Il est efficace, puisqu'il prend en charge les accidentés de la route rapidement et les accompagne, au besoin, pendant toute leur vie. Il protège bien les Québécois, puisque la couverture d'assurance, bien que perfectible, figure parmi les plus complètes et les plus étendues qui soient. Et il est économique, puisque les contributions d'assurance sont, selon la Société, les plus basses au Canada.

En 2004, le gouvernement a créé le Fonds d'assurance automobile du Québec, un patrimoine fiduciaire d'utilité sociale distinct des autres activités du gouvernement. Le Fonds d'assurance a été conçu pour servir exclusivement au financement du régime d'assurance automobile et à la réalisation de sa mission, soit l'indemnisation du préjudice corporel occasionné par un accident de la route et, de façon connexe, la prévention et la promotion de la sécurité routière. La Société de l'assurance automobile du Québec a obtenu la responsabilité d'administrer le régime d'assurance automobile et de fixer les contributions d'assurance en toute indépendance par rapport au gouvernement.

Le bilan routier au Québec s'est amélioré considérablement au cours des dernières décennies. Bien que l'on ait à déplorer une hausse du nombre de décès en 2020, particulièrement chez les motocyclistes, le nombre total d'accidentés au cours des dernières années figure parmi les plus faibles de l'histoire du Québec, malgré une augmentation constante du nombre de conducteurs et de véhicules sur les routes.

Le régime d'assurance automobile a aussi connu un redressement fort intéressant sur le plan financier au cours des dernières décennies. Après avoir enregistré des déficits pendant de nombreuses années, le Fonds d'assurance automobile du Québec présente, aujourd'hui, un surplus appréciable au chapitre de la capitalisation.

C'est le fruit de tous ces efforts que récoltent aujourd'hui les utilisateurs du réseau routier.

La Société a présenté, le 30 avril 2021, une nouvelle proposition d'assurance pour les années 2022 à 2024. Cette proposition tient compte de l'évolution récente du bilan routier et des indemnités versées aux accidentés de la route de même que de la santé financière du régime d'assurance automobile. La proposition d'assurance comporte deux volets : un volet qui touche la capitalisation du régime d'assurance automobile et un volet qui touche le financement du régime d'assurance automobile.

C'est sur cette nouvelle proposition d'assurance de la Société que s'est penché le Conseil d'experts au cours des derniers mois. Depuis 2004, la *Loi sur la Société de l'assurance automobile du Québec* prévoit en effet que toute modification aux contributions d'assurance doit être soumise à un conseil d'experts, qui doit tenir une consultation publique.

Contributions d'assurance aux fins de capitalisation

Sur le plan de la capitalisation, après avoir noté que le régime jouissait d'un important surplus par rapport à ses engagements, la Société a proposé de remettre aux assurés 1,1 milliard de dollars d'excédent de capital. Cette remise de capital prendrait la forme d'un congé de paiement, pendant deux ans, des contributions d'assurance sur le permis de conduire pour les véhicules de promenade et les motocyclettes. Cette remise de capital viendrait s'ajouter à une remise de 270 millions de dollars que la Société a faite de 2019 à 2021.

Le Conseil d'experts est favorable à cette remise de capital. La Société dispose en effet d'un excédent de capital suffisant pour remettre cette somme sans nuire à la santé financière du régime d'assurance automobile. Grâce à des revenus de placement supérieurs à ceux anticipés, ainsi qu'à l'amélioration du bilan routier, principalement en 2020, la Société prévoit que le taux de capitalisation devrait se situer à un peu plus de 125 % après la remise de capital et l'actualisation de la couverture d'assurance présentement à l'étude.

Contributions d'assurance aux fins de financement

En ce qui touche les contributions d'assurance aux fins de financement, le Conseil d'experts ne recommande aucune modification aux contributions d'assurance proposées par la Société pour les années 2022 à 2024. Les contributions d'assurance proposées ont été fixées en visant le plein financement du régime d'assurance automobile, comme l'exige la *Loi sur la Société de l'assurance automobile du Québec*. Elles respectent aussi le principe d'équité qui sous-tend le régime d'assurance automobile, qui veut que les contributions d'assurance soient déterminées en fonction du risque d'être impliqué dans un accident avec dommages corporels pour chaque catégorie de cotisants.

Mais puisque la tarification doit constamment évoluer pour bien refléter le risque d'accident, le Conseil d'experts recommande à la Société de mener les études nécessaires au cours des prochaines années afin d'être en mesure de proposer une tarification plus fine pour trois groupes en particulier : les véhicules offrant du transport rémunéré de personnes, une industrie en pleine transformation à la suite de l'abolition de l'ancienne catégorie des taxis; les véhicules commerciaux autres que les véhicules de ferme, qui sont composés d'un grand nombre de véhicules aux caractéristiques hétérogènes; ainsi que les motocyclettes, afin de mieux reconnaître leur risque d'accident.

Remerciements

Les membres du Conseil d'experts aimeraient remercier toutes les personnes et tous les groupes qui lui ont fait parvenir un mémoire ou des commentaires et qui ont participé aux audiences publiques. Leurs recommandations, suggestions et préoccupations ont contribué à enrichir le présent rapport.

Les membres du Conseil d'experts aimeraient également remercier le personnel de la Société pour son ouverture, sa transparence, sa disponibilité, son engagement et sa compétence. Sans lui, notre analyse de la proposition d'assurance de la Société n'aurait pu être aussi approfondie.

Au cours de nos travaux, nous avons appris la décision de la présidente et chef de la direction de la Société, madame Nathalie Tremblay, de prendre sa retraite en octobre prochain. Madame Tremblay a pris la direction de la Société il y a onze ans, au moment où le Fonds d'assurance affichait un déficit au chapitre de la capitalisation. Elle a su redresser la situation financière du Fonds d'assurance avec brio, tout en instaurant une culture d'entreprise axée sur le service à la clientèle, l'une de ses grandes réalisations. Nous souhaitons à madame Tremblay une belle retraite.

Le régime d'assurance automobile compte parmi les belles réalisations du Québec. Nous pouvons tous en être fiers. Le régime progresse bien. Il répond judicieusement aux besoins de la population. Avec cette proposition d'assurance, les cotisants sont en mesure de réaliser une nouvelle fois qu'**Être prudent, c'est gagnant**. Tout doit être fait pour continuer à préserver l'équité du régime, qui est son fondement essentiel, et sa bonne gestion, gage de sa pérennité.

La présidente,



Louise Dagnault



1

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

Présentation du mandat,
des membres, du processus
de consultation publique et de
la démarche du Conseil d'experts

La Société de l'assurance automobile du Québec (la Société) s'est donné comme objectif de revoir les contributions d'assurance périodiquement afin d'assurer la solidité financière et l'équité du régime d'assurance automobile du Québec. Lors de la dernière révision, en 2018, les contributions d'assurance avaient été établies pour les années 2019, 2020 et 2021.

Le 30 avril 2021, la Société a proposé une nouvelle grille de tarification pour les trois prochaines années, soit pour les années 2022 à 2024. Cette grille a été publiée dans un document d'information intitulé *Contributions d'assurance proposées pour 2022-2024*¹.

La *Loi sur la Société de l'assurance automobile du Québec* (la Loi) prévoit que, avant de modifier un règlement sur les contributions d'assurance, la Société doit obtenir l'avis d'un conseil d'experts constitué à cette fin. C'est dans ce contexte que le gouvernement a institué le présent Conseil d'experts sur les contributions d'assurance automobile (le Conseil d'experts).

Mandat du Conseil d'experts

Le mandat du Conseil d'experts consiste à revoir la démarche suivie par la Société pour l'établissement des contributions d'assurance et à vérifier les données utilisées à l'appui des modifications réglementaires envisagées².

Composition du Conseil d'experts

La Loi prévoit que le Conseil d'experts doit être composé de trois membres, nommés par le gouvernement, représentatifs des milieux de l'actuariat, des finances et de l'assurance. Les trois membres qui forment l'actuel Conseil d'experts sont :

- > M^{me} Louise Dagnault, comptable professionnelle agréée, qui agit à titre de présidente du Conseil d'experts. M^{me} Dagnault en est à son cinquième mandat au Conseil d'experts;
- > M^{me} Micheline Dionne, actuaire, qui agit à titre de membre. M^{me} Dionne en est à son premier mandat;
- > M. Guy Leblanc, avocat, qui agit à titre de membre. M. Leblanc agit également à titre de membre pour la première fois.

Les trois membres du Conseil d'experts ont été nommés par le gouvernement du Québec en vertu d'un décret daté du 13 janvier 2021. Une courte biographie des membres du Conseil d'experts se trouve sur le site Web du Conseil d'experts.

1. Ce document peut être consulté sur le site de la Société de l'assurance automobile du Québec (www.saaq.gouv.qc.ca) et sur le site du Conseil d'experts sur les contributions d'assurance automobile (www.conseilexpert.aaauto.ca).

2. 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*. Le mandat est présenté plus en détail à l'annexe 2.

Consultation publique

La Loi stipule que, dans le cadre de ses travaux, le Conseil d'experts doit tenir une consultation publique pour recueillir les commentaires, les suggestions et les recommandations de la population relativement à la proposition d'assurance de la Société.

Cette consultation doit faire l'objet d'un avis publié dans la *Gazette officielle du Québec* de même que dans au moins un quotidien de langue française et un quotidien de langue anglaise. L'avis a été publié dans la *Gazette officielle du Québec* et dans cinq journaux de langue française et un journal de langue anglaise le 1^{er} mai 2021³.

Le Conseil d'experts a reçu six mémoires et douze commentaires portant sur les contributions d'assurance proposées par la Société ou sur divers sujets touchant le régime public d'assurance automobile du Québec. La date limite pour le dépôt des mémoires ou des commentaires avait été fixée au 21 mai 2021.

Le Conseil d'experts a également tenu une journée d'audiences publiques pour entendre les personnes et les groupes qui lui avaient fait parvenir un mémoire. En raison des mesures sanitaires imposées par les autorités publiques pour lutter contre la COVID-19, les audiences publiques ont eu lieu en mode virtuel le 1^{er} juin 2021⁴.

Vérifications effectuées par le Conseil d'experts

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 du respect des principes et des modalités de tarification établis par la Société⁵, le Conseil d'experts a consulté une volumineuse documentation sur les différentes facettes des activités du Fonds d'assurance automobile du Québec (le Fonds d'assurance) et a rencontré des responsables de toutes les vice-présidences de la Société, dont, au premier chef, les responsables de la tarification d'assurance et de l'évaluation du passif actuariel.

De plus, afin d'avoir un point de vue indépendant sur certains aspects financiers du Fonds d'assurance, le Conseil d'experts a rencontré l'actuaire qui a examiné l'expertise actuarielle sur les contributions d'assurance pour l'année 2022, dans le cadre d'un mandat d'accompagnement et d'examen par un pair, de même que les deux auditeurs indépendants, coresponsables de l'audit des états financiers du Fonds d'assurance⁶.

3. L'avis a été publié dans les journaux suivants : *La Presse+*, *Le Devoir*, *Le Soleil*, *Le Journal de Montréal*, *Le Journal de Québec* et *The Gazette*.

4. L'annexe 6 présente les principales étapes du processus de consultation publique mis sur pied par le Conseil d'experts et mentionne les principaux sujets soulevés dans les mémoires et dans les commentaires.

5. Les critères de tarification prévus par la *Loi sur l'assurance automobile* sont présentés à l'annexe 3, alors que les principes et les modalités de tarification établis par la Société le sont à l'annexe 4.

6. Les principaux documents consultés par le Conseil d'experts et les groupes qu'il a rencontrés au cours de son mandat sont mentionnés à l'annexe 5.

Cinquième mandat du Conseil d'experts

Avec le dépôt de son rapport, le Conseil d'experts termine son cinquième mandat depuis la création du Fonds d'assurance. Ce rapport rend compte des travaux du Conseil d'experts et fait état de ses recommandations et de ses observations. Après avoir présenté les contributions d'assurance proposées par la Société pour les années 2022 à 2024, le rapport présente les recommandations du Conseil d'experts relativement à quatre enjeux en particulier, soit :

- > les enjeux relatifs au financement du régime d'assurance automobile;
- > les enjeux relatifs à la capitalisation du régime d'assurance automobile;
- > les enjeux relatifs à la sécurité routière; et
- > les enjeux relatifs au service à la clientèle.



2

Les contributions d'assurance proposées pour les années 2022 à 2024

Un résumé



Les contributions d'assurance proposées par la Société pour les années 2022 à 2024 comportent deux volets : un volet qui touche le financement du régime d'assurance automobile et un volet qui touche la capitalisation du régime d'assurance automobile.

Aucun changement n'a été apporté au processus d'établissement des contributions d'assurance pour le volet «financement» du régime d'assurance automobile. Les contributions d'assurance aux fins de financement sont toujours établies en fonction, principalement, du bilan routier et des indemnités versées aux accidentés de la route. Elles continuent également à être modifiées au moins une fois tous les trois ans, comme cela se fait depuis quelques cycles de tarification.

Quant au volet «capitalisation» du régime d'assurance automobile, la Société a modifié sa façon de procéder. Si les contributions aux fins de capitalisation sont toujours établies en fonction, principalement, de la santé financière du Fonds d'assurance, la politique de capitalisation de la Société, qui a été mise à jour en décembre 2019, prévoit maintenant que le processus de révision de la situation financière du Fonds d'assurance soit complété annuellement, et non plus au moins une fois tous les trois ans, en même temps que la révision des contributions aux fins de financement.

La politique de capitalisation prévoit en outre que si le Fonds d'assurance est en situation financière excédentaire, comme c'est le cas actuellement (c'est-à-dire que si le taux de capitalisation projeté est supérieur à 120%), la Société peut utiliser le surplus au-delà de 120% pour proposer des ajustements à la couverture d'assurance, pour démarrer des activités de prévention ou de promotion en sécurité routière ou pour effectuer une remise aux cotisants, selon cet ordre de priorité. La politique de capitalisation prévoit également que la remise de capital aux cotisants soit effectuée sur une année.

Comme on le voit, les deux volets des contributions d'assurance peuvent maintenant être modifiés indépendamment l'un de l'autre, selon des critères qui leur sont propres : l'un est revu et modifié généralement sur une base triennale, en fonction du bilan routier et des indemnités versées aux accidentés de la route, alors que l'autre est revu annuellement et, si la situation financière du Fonds d'assurance le permet, la remise de capital aux cotisants peut se faire sur une base annuelle.

Contributions d'assurance aux fins de financement

La Loi exige que les contributions d'assurance aux fins de financement soient fixées de manière à 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. Le «taux de financement» doit donc s'établir à 100% à chaque révision des contributions d'assurance.

De plus, le niveau des contributions d'assurance pour chaque catégorie de cotisants doit être établi en fonction, principalement, du risque d'être impliqué dans un accident avec dommages corporels.

Il existe trois grandes catégories de véhicules aux fins de la tarification. Voici la proposition d'assurance de la Société pour chacune d'entre elles pour l'année 2022 :

- > *Véhicules de promenade* – Pour les véhicules de promenade, la Société propose de hausser les contributions d'assurance pour le permis de conduire (classe 5), mais de les réduire pour l'immatriculation. Au total, les contributions d'assurance seraient haussées pour les véhicules de promenade. Cette hausse devrait

permettre de combler les besoins financiers additionnels requis pour cette catégorie de véhicules en raison, notamment, de l'augmentation du nombre de personnes indemnisées observée au cours des dernières années;

> *Motocyclettes* – Pour les motocyclettes, la Société propose :

- de hausser les contributions d'assurance pour le permis de conduire (classe 6), mais de les réduire pour l'immatriculation. Au total, la très grande majorité des motocyclistes verraient leurs contributions d'assurance diminuer, et ce, afin de tenir compte de la baisse du nombre d'accidents et de la sévérité des blessures observées au cours des dernières années;
- de créer une nouvelle classe de tarification pour l'immatriculation des motocyclettes à trois roues, afin de tenir compte de la popularité croissante de ce type de véhicules et du risque moins élevé qu'ils représentent sur les routes par rapport aux autres types de motos;
- de tenir compte de tous les points d'inaptitude (PDI) portés au dossier des motocyclistes pour établir les contributions d'assurance pour le permis de conduire, que les PDI aient été inscrits pour des infractions commises à motocyclette ou avec un autre véhicule. Les PDI ne seraient donc plus limités à trois pour la contribution d'assurance pour le permis de conduire, comme c'est le cas actuellement;
- de mettre en place une contribution d'assurance spécifique pour les apprentis conducteurs de motos, afin de refléter le risque d'accident accru lié à cette phase d'acquisition d'expérience.

> *Autres véhicules* – Pour tous les autres types de véhicules, la Société propose :

- de diminuer les contributions d'assurance aux fins de financement pour l'immatriculation de tous les types de véhicules – autobus, camions, véhicules commerciaux, tracteurs de ferme, etc. –, et ce, afin de tenir compte de l'amélioration générale de leur bilan routier;
- de fixer une contribution d'assurance spécifique pour les véhicules qui offrent du transport rémunéré de personnes, afin de tenir compte des changements législatifs majeurs apportés à cette industrie en 2020. La Société propose ainsi que tous les propriétaires de véhicules qui offrent du transport rémunéré de personnes paient la même contribution d'assurance pour l'immatriculation de leur véhicule, qu'il s'agisse de véhicules indépendants ou de véhicules opérant sous la bannière de répondants. La contribution d'assurance que paieraient les propriétaires de ces véhicules serait aussi inférieure à ce que payaient auparavant les propriétaires de taxis.

La Société propose également que les contributions d'assurance pour les années 2023 et 2024 soient celles de 2022 indexées à l'inflation.

Contributions d'assurance aux fins de capitalisation

En ce qui touche les contributions d'assurance aux fins de capitalisation, la Société mentionne dans son document d'information que le Fonds d'assurance jouit d'un excédent de capital appréciable. Le « taux de capitalisation », qui mesure jusqu'à quel point l'actif du Fonds d'assurance est suffisant pour couvrir les indemnités qui seront versées aux accidentés de la route, s'élève en effet à 156 % au 31 décembre 2020¹. Ce taux dépasse le seuil minimum de 100 % exigé par la Loi et est supérieur au corridor de stabilisation de 100 % à 120 % établi par la Société afin d'assurer une gestion prudente du Fonds d'assurance.

1. Le taux de capitalisation de 156 % tient compte de la remise de capital faite par la Société pour les années 2019, 2020 et 2021.

Ainsi, après avoir réservé une somme pour actualiser la couverture d'assurance, la Société propose de remettre un montant de 1,1 milliard de dollars aux cotisants. Cette remise de capital prendrait la forme d'un congé de paiement, pendant deux ans, sur les contributions d'assurance pour le permis de conduire (véhicules de promenade et motos).

La Société prévoit que le taux de capitalisation projeté devrait se situer à un peu plus de 125 % après l'actualisation de la couverture d'assurance et la remise de capital.

Contributions d'assurance totales

Selon la proposition de la Société, lorsqu'on fait la somme des contributions d'assurance pour le permis de conduire et pour l'immatriculation ainsi que de la remise de capital, la majorité des cotisants verraient leurs contributions d'assurance diminuer en 2022 et en 2023 par rapport à ce qu'ils payaient en 2021.

Pour donner un ordre de grandeur des réductions proposées, la Société mentionne dans son document d'information qu'un titulaire d'un permis de conduire pour un véhicule de promenade, sans points d'incapacité, économiserait au total 184,11 \$ (y compris la taxe sur les assurances) sur ses contributions d'assurance au cours des deux prochaines années, alors qu'un titulaire d'un permis de conduire pour un véhicule de promenade et pour une motocyclette, sans points d'incapacité, économiserait au total 338,15 \$ (y compris la taxe sur les assurances) sur ses contributions d'assurance au cours des deux prochaines années.



A person wearing a black leather jacket, blue jeans, and a black helmet is riding a black three-wheeled motorcycle on a road. The motorcycle has a large front fairing and a windshield. The background is blurred, suggesting motion. A large white number '3' is overlaid on the image.

3

Recommandations :

Enjeux relatifs au **financement**
du régime d'assurance automobile

Comme on l'a vu au chapitre 2, la Société propose deux processus de tarification distincts pour l'établissement des contributions d'assurance : un pour les contributions aux fins de financement et un pour les contributions aux fins de capitalisation.

Les contributions aux fins de financement, qui font l'objet de ce chapitre, dépendent principalement du bilan routier et des indemnités versées aux accidentés de la route (nombre de personnes accidentées et indemnités qui leur sont versées). Elles sont perçues chaque année auprès des assurés au moment de l'obtention ou du renouvellement du permis de conduire et de l'immatriculation.

La Loi prévoit que les contributions aux fins de financement doivent couvrir notamment le paiement des indemnités découlant d'accidents survenus au cours de la période pour laquelle elles sont fixées. Le régime d'assurance automobile doit donc être pleinement financé. Cette obligation vise à éviter que les cotisants d'une année paient pour des accidents survenus au cours d'une autre année.

Les contributions aux fins de financement doivent en outre être établies pour chaque catégorie de cotisants en fonction du risque d'être impliqué dans un accident avec dommages corporels. Les contributions doivent également être revues au moins une fois tous les trois ans.

Le Conseil d'experts a analysé attentivement la proposition d'assurance de la Société pour les années 2022 à 2024. Comme on le verra dans les prochaines pages, le Conseil d'experts ne recommande aucune modification aux contributions d'assurance proposées par la Société aux fins de financement. Les recommandations du Conseil d'experts visent plutôt à faire évoluer le régime d'assurance automobile afin d'affiner la tarification et de la rendre encore plus juste et plus équitable. Le Conseil d'experts tient en outre à faire des commentaires et des observations sur divers enjeux de tarification qui ont retenu son attention au cours de son mandat.

Appréciation générale de la tarification proposée

Conformément à son mandat, le Conseil d'experts a revu la démarche suivie par la Société pour l'établissement des contributions d'assurance.

Pour ce faire, le Conseil d'experts a pris connaissance du document d'information qui présente les contributions d'assurance proposées par la Société pour les années 2022 à 2024 de même que l'expertise actuarielle qui a servi à l'établissement des contributions d'assurance pour l'année 2022. Le Conseil d'experts a aussi pris connaissance des résolutions du conseil d'administration portant sur la tarification des contributions d'assurance ainsi que de la politique-cadre sur la gestion financière à long terme du Fonds d'assurance, dont fait partie la politique de financement.

Le Conseil d'experts a en outre rencontré l'équipe responsable de la préparation de l'expertise actuarielle de même que l'actuaire indépendant qui a révisé l'expertise actuarielle dans le cadre d'un mandat d'accompagnement et d'examen par un pair.

Le Conseil d'experts s'est assuré que les contributions d'assurance proposées avaient été fixées en visant le plein financement du régime d'assurance automobile, dans le respect des critères de tarification prévus à la *Loi sur la Société de l'assurance automobile du Québec* et à la *Loi sur l'assurance automobile*, de même que des principes et modalités de tarification adoptés par la Société.

Le Conseil d'experts s'est notamment assuré que les contributions d'assurance respectaient le principe d'équité qui sous-tend le régime d'assurance automobile du Québec et que les contributions d'assurance avaient été déterminées en fonction du risque d'être impliqué dans un accident avec dommages corporels pour chaque catégorie de cotisants.

Le Conseil d'experts s'est également assuré que l'expertise actuarielle qui a mené à l'établissement des contributions d'assurance, tout comme l'évaluation des engagements du Fonds d'assurance, avait été réalisée dans le respect des pratiques actuarielles reconnues au Canada et propres à une société d'assurance publique.

Ainsi, malgré certaines réserves relativement aux contributions d'assurance pour les véhicules offrant du transport rémunéré de personnes – enjeu qui est discuté plus à fond ci-dessous –, le Conseil d'experts estime que la proposition d'assurance présentée par la Société pour les années 2022 à 2024 respecte les lois et règlements en vigueur et est juste et raisonnable. Il recommande donc à la Société d'aller de l'avant avec la proposition d'assurance telle que présentée dans le *Règlement sur les contributions d'assurance*.

Le Conseil d'experts estime même que les contributions d'assurance proposées représentent à certains égards une avancée en ce qui touche l'équité par rapport à la tarification des dernières années, notamment pour les motocyclistes, en raison d'une meilleure connaissance des facteurs de risques d'accidents (motos à trois roues, apprentis conducteurs de motos et prise en compte de tous les points d'inaptitude pour la tarification du permis de conduire une moto). Ces mesures sont aussi discutées plus à fond ci-dessous.

Véhicules offrant du transport rémunéré de personnes

La tarification proposée par la Société pour les véhicules offrant du transport rémunéré de personnes mérite une attention particulière.

La Société propose que les propriétaires de véhicules offrant du transport rémunéré de personnes paient une contribution d'assurance de 148,19\$ pour l'année 2022. Cette contribution est sensiblement inférieure à celle que payaient autrefois les propriétaires de taxis (819,61\$ en 2020). Elle s'appliquerait à tous les véhicules offrant du transport rémunéré de personnes, autant aux véhicules indépendants qu'aux véhicules opérant sous la bannière de répondants.

On sait que l'industrie du transport rémunéré de personnes traverse une période de transformation majeure. Une nouvelle loi encadrant cette industrie est en effet entrée en vigueur le 10 octobre 2020 – la *Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile*. Cette loi vient en quelque sorte créer une nouvelle classe de tarification, qui remplace la classe de tarification des taxis, qui n'existe plus. Le rôle de la Société est de tarifier cette nouvelle classe de véhicules en respectant la notion de « risque d'accident ».

Pour tarifier correctement toute nouvelle classe de véhicules, la Société doit cependant déterminer au préalable deux choses : combien de véhicules feront partie du groupe en question et quel sera son bilan routier (nombre d'accidents, nombre de victimes, gravité des blessures, indemnités versées aux victimes, etc.).

Or, puisque l'industrie du transport rémunéré de personnes est nouvelle, il est difficile d'estimer convenablement combien de véhicules feront effectivement du transport rémunéré de personnes et quel sera leur bilan routier. Compte tenu de cette incertitude, la Société a décidé de fixer une contribution d'assurance en se fondant non pas sur le risque d'accident de cette industrie, mais sur le risque d'accident d'une industrie comparable, soit celle des minibus (catégorie des « autobus de 10 000 kg ou moins »), qui fait aussi du transport de personnes. C'est ainsi que la Société en est arrivée à la contribution de 148,19\$ pour l'année 2022. Cette contribution a été fixée en vertu d'une résolution du conseil d'administration.

Cette proposition de la Société est cependant différente de celle présentée initialement par les responsables de la tarification d'assurance. En effet, après avoir analysé les résultats du projet-pilote qui avait été mis sur pied par le gouvernement avec Uber en 2016 de même que l'évolution de l'industrie du taxi au cours des dernières années, l'équipe de la tarification avait suggéré de fixer une contribution d'assurance de 509,96\$ pour l'année 2022. Cette contribution avait été établie en fonction du risque d'accident attendu de cette industrie.

Selon l'équipe de la tarification d'assurance, la contribution proposée par la Société pourrait être insuffisante pour atteindre le plein financement du régime d'assurance automobile, comme l'exige la Loi. Pour combler le possible manque à gagner, l'équipe de la tarification a proposé de hausser de 0,54\$ la contribution d'assurance sur le permis de conduire des véhicules de promenade et sur l'immatriculation de tous les véhicules. Cette hausse fait partie de la proposition d'assurance de la Société.

Puisque l'industrie du transport rémunéré de personnes traverse une période de transformation structurelle majeure et que les données sont insuffisantes pour tarifier adéquatement cette industrie en fonction du risque d'accident, le Conseil d'experts reconnaît qu'il est nécessaire de tenir compte de l'incertitude qui règne dans cette industrie et comprend donc la position de la Société.

Cependant, 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.

Motos à trois roues

La Société propose de créer une nouvelle classe de tarification pour les motocyclettes à trois roues afin de tenir compte de la popularité croissante de ces véhicules (environ 20 000) et du risque moins élevé qu'ils représentent par rapport aux autres motos.

Le Conseil d'experts est favorable à la création de cette nouvelle classe de motos et à la tarification proposée.

La Société dispose en effet aujourd'hui de suffisamment de données pour établir une contribution qui correspond au profil de risque de ce groupe. Selon les données de la Société, la fréquence d'accidents des propriétaires de ces motos est plus de quatre fois inférieure à celle des propriétaires des autres motos. Par souci d'équité, la Société propose donc de diminuer de près de 400\$ les contributions d'assurance pour l'immatriculation de ces motos par rapport à ce que leurs propriétaires payaient auparavant.

Dans son rapport de 2011, le Conseil d'experts avait d'ailleurs recommandé à la Société de percevoir des contributions d'assurance correspondant au risque de ce groupe. Il est heureux de voir que la Société a pu donner suite à cette recommandation.

Déplafonnement des points d'inaptitude (PDI) pour le permis moto

La Société propose de tenir compte de tous les PDI portés au dossier des motocyclistes pour établir les contributions d'assurance sur le permis de conduire, que les PDI aient été inscrits pour des infractions commises à motocyclette ou avec un autre véhicule.

Il y a en fait deux mesures dans ce déplafonnement des PDI, et le Conseil d'experts est favorable aux deux mesures.

Premièrement, la Société propose de créer cinq catégories de PDI pour tarifier le permis de conduire des motocyclistes (comme pour les véhicules de promenade), alors qu'actuellement tous les PDI sont regroupés dans une seule catégorie. La mesure proposée respecte davantage la notion de risque, puisque les données démontrent qu'il existe un lien très fort entre le risque d'accident et le nombre de PDI inscrit au dossier d'un conducteur. Le Conseil d'experts est donc favorable à cette mesure.

Deuxièmement, la Société propose que tous les PDI inscrits au dossier des personnes détenant à la fois un permis de classe 5 (véhicule de promenade) et un permis de classe 6 (motocyclette) soient pris en considération pour établir la contribution d'assurance sur les deux permis, que les PDI aient été obtenus pour des infractions commises avec un véhicule de promenade, avec une moto ou avec tout autre véhicule.

Le Conseil d'experts s'est penché sur cette question. On sait en effet que, par le passé, les motocyclistes ont fait valoir qu'il s'agissait là d'une double tarification pour les mêmes infractions.

Les données indiquent cependant que le risque d'accident est plus fortement lié au nombre total de PDI inscrit au dossier d'un motocycliste qu'au nombre de PDI obtenu sur une motocyclette seulement. Le risque n'est donc pas lié au véhicule conduit, mais à la personne qui conduit le véhicule.

Puisque la prise en compte de tous les PDI respecte la notion de risque à la base de la tarification, le Conseil d'experts est favorable à la mesure proposée.

Apprentis conducteurs de motos

La Société propose de mettre en place une contribution d'assurance spécifique pour les apprentis conducteurs de motos afin de refléter le risque d'accident élevé lié à cette phase d'acquisition d'expérience. La Société propose ainsi :

- > de hausser les contributions d'assurance pour l'obtention d'un permis d'apprenti conducteur afin de refléter le risque d'accident de ces nouveaux motocyclistes. Selon la proposition de la Société, la contribution d'assurance passerait de 21,90\$ en 2021 à 195,59\$ en 2022 pour les titulaires n'ayant aucun PDI à leur dossier;

- > de tenir compte de tous les PDI portés au dossier des apprentis conducteurs pour établir les contributions d'assurance sur le permis de conduire, comme pour les autres motocyclistes.

Ces contributions viennent s'ajouter au fait que les règles d'accès à la conduite d'une moto ont été resserrées considérablement au cours de la dernière année pour les futurs motocyclistes¹.

Le Conseil d'experts est d'accord avec la proposition de la Société pour les apprentis conducteurs.

La Société a en effet observé une hausse significative des indemnités versées aux titulaires d'un permis d'apprenti conducteur de classe 6 depuis le dernier exercice tarifaire; la contribution d'assurance actuellement en vigueur ne reflète donc plus le niveau de risque qu'ils représentent.

Les plus récentes données de la Société indiquent par ailleurs que le risque d'accident des apprentis conducteurs est, globalement, près de trois fois supérieur au risque d'accident des autres motocyclistes. Cet écart a été reconnu dans la tarification proposée pour les contributions d'assurance des apprentis conducteurs, et ce, quel que soit le nombre de PDI inscrit à leur dossier.

Bien que le nombre d'apprentis conducteurs avec PDI soit relativement faible² – et qu'il soit impossible d'établir une contribution d'assurance robuste dans un tel cas –, le Conseil d'experts a pu constater que le risque d'accident des apprentis conducteurs suit une tendance similaire à celle des autres motocyclistes sur toute la courbe des PDI. Le Conseil d'experts est donc d'accord pour appliquer le même facteur de risque pour le permis de conduire des apprentis conducteurs en fonction du nombre de PDI inscrit à leur dossier.

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

La Société perçoit des contributions d'assurance sur le permis de conduire et sur l'immatriculation. Pour répartir les contributions d'assurance entre le permis et l'immatriculation, la Société doit déterminer, au préalable, la proportion du coût des accidents qu'elle imputera au permis de conduire et la proportion qu'elle imputera à l'immatriculation.

Pour les véhicules de promenade, la Société a décidé de répartir le coût des accidents selon un principe : les titulaires non-propriétaires doivent autofinancer globalement leurs coûts. En vertu de ce principe, la Société a déterminé que 65,6 % des coûts à financer en fonction du risque devaient être assumés par les contributions sur le permis et 34,4 % par les contributions sur l'immatriculation. Ces proportions ont été établies à la suite d'une évaluation actuarielle en fonction du risque.

1. Voir à ce sujet le chapitre 5 portant sur les enjeux relatifs à la sécurité routière.

2. Selon les données de la Société, environ 32 000 personnes possèdent un permis d'apprenti conducteur de moto. De ce nombre, les trois quarts n'ont aucun PDI à leur dossier et un quart en a un, deux ou trois. Très peu d'apprentis conducteurs ont accumulé plus de trois PDI.

Pour les motocyclistes, en raison de l'insuffisance de données probantes pour leur évaluation en fonction du risque, la Société a déterminé que 30 % des coûts à financer en fonction du risque devaient être assumés par les contributions sur le permis et 70 % par les contributions sur l'immatriculation. Ces proportions ont été établies par voie de résolution du conseil d'administration.

Selon la Société, la répartition des contributions d'assurance entre le permis de conduire et l'immatriculation ne peut se faire de la même façon entre les motocyclistes et les automobilistes, parce que les caractéristiques des titulaires de permis non-propriétaires d'une moto ne sont pas comparables à celles des titulaires de permis non-propriétaires d'un véhicule de promenade.

En effet, alors que de nombreuses personnes conduisent régulièrement un véhicule de promenade même si elles n'en sont pas propriétaires, très peu de personnes conduisent une moto lorsqu'elles n'en possèdent pas. On compte actuellement au Québec environ 300 000 personnes qui possèdent un permis pour la moto, mais qui ne sont pas propriétaires d'une moto. Plusieurs de ces personnes ont probablement obtenu leur permis à l'époque où le permis de conduire une moto était rattaché automatiquement au permis de conduire un véhicule de promenade. Il est raisonnable de croire aussi que la majorité de ces personnes n'ont pas conduit de moto depuis de nombreuses années – ou n'en ont peut-être même jamais conduit – et n'ont jamais suivi de cours de conduite pour une moto.

Or, la Société ne veut pas fixer une contribution d'assurance pour les motocyclistes qui pourrait inciter d'une quelconque façon les titulaires non-propriétaires à conserver leur permis pour éviter d'avoir à suivre une formation et ainsi se lancer sur les routes avec une moto sans expérience de conduite adéquate.

Si la Société répartissait les contributions d'assurance des motocyclistes entre le permis et l'immatriculation de la même façon que pour les véhicules de promenade, c'est exactement ce qui arriverait, puisque les contributions d'assurance sur le permis de conduire diminueraient considérablement. Une telle mesure irait donc à l'encontre de l'un des principes de tarification, qui veut que les contributions d'assurance servent, entre autres, à inciter les conducteurs à la prudence.

Le Conseil d'experts s'était penché sur cette question dans ses rapports de 2011 et de 2015. Bien que conscient des enjeux liés à la sécurité routière, il avait recommandé à la Société de se pencher à nouveau sur la répartition des contributions d'assurance des motocyclistes entre le permis et l'immatriculation, en veillant à faire reposer la tarification sur des critères objectifs de risque.

Bien qu'il soit toujours favorable à cette mesure, le Conseil d'experts estime maintenant qu'avant d'aller de l'avant avec une telle mesure, la Société devrait, au préalable, mettre en place des mesures de contrôle des aptitudes à conduire des motocyclistes sans expérience. À cet effet, le Conseil d'experts a été heureux d'apprendre, vers la fin de son mandat, que le gouvernement et la Société avaient annoncé le lancement d'un projet-pilote en vue de rafraîchir et de mettre à niveau les connaissances et les techniques de conduite des motocyclistes, particulièrement celles des conducteurs peu expérimentés et des propriétaires d'une nouvelle moto. Ce sujet est discuté plus abondamment dans le chapitre 5 de ce rapport, qui porte sur les enjeux relatifs à la sécurité routière.

Prise en compte de l'expérience, de la formation et du cumul de véhicules pour la tarification des motocyclistes

Lors des audiences publiques tenues par le Conseil d'experts, les motocyclistes ont proposé plusieurs mesures afin de corriger ce qu'ils considèrent comme des « iniquités de la tarification du régime public d'assurance ». Ils font valoir notamment que :

- > l'expérience de conduite des motocyclistes n'est pas reconnue dans la tarification – ni la formation –, même s'il est démontré que le risque d'accident diminue au fur et à mesure que les motocyclistes acquièrent de l'expérience;
- > le risque d'accident n'est pas doublé ou triplé parce qu'un motocycliste possède deux ou trois motocyclettes, alors qu'il paie actuellement des contributions d'assurance pour chacun de ses véhicules;
- > le risque d'accident sur le véhicule de promenade des motocyclistes est inférieur à celui des conducteurs qui ne possèdent pas de moto, puisque les motocyclistes utilisent, en général, moins fréquemment leur véhicule de promenade (« Nous ne pouvons conduire qu'un seul véhicule à la fois », pour reprendre les mots des motocyclistes).

Le Conseil d'experts est sensible à ces considérations. Mais avant de proposer à la Société de tenir compte de facteurs tels que l'expérience, la formation ou le cumul de véhicules aux fins de la tarification, encore faut-il qu'elle dispose de données robustes et crédibles qui démontrent que ces facteurs ont une influence significative sur le risque d'accident et méritent d'être pris en compte aux fins de tarification.

C'est pourquoi le Conseil d'experts recommande à la Société de mener les études appropriées afin d'être en mesure de proposer, le cas échéant, lors du prochain cycle de tarification, des contributions d'assurance qui tiendraient compte de facteurs comme l'expérience de conduite des motocyclistes, la formation et la possession de multiples véhicules.

Véhicules commerciaux

La grille tarifaire de la Société compte actuellement 25 catégories de véhicules pour l'immatriculation. Tous les véhicules de promenade sont regroupés dans une seule catégorie. Les motos sont regroupées dans 6 catégories : motos régulières de plus de 400 cm³, motos à trois roues, motos à risque, etc. Et les « autres véhicules » sont regroupés dans 18 catégories : autobus (scolaires, urbains, etc.), camions (privés, gouvernementaux, etc.), tracteurs de ferme, véhicules commerciaux, etc.

Afin d'être en mesure d'établir une tarification robuste, crédible et stable pour chacune de ces catégories, un certain nombre de critères doivent être respectés : les véhicules doivent être regroupés au sein de catégories homogènes; ces catégories doivent comprendre un nombre suffisamment élevé de véhicules; et la Société doit disposer de données sur les accidents sur une période suffisamment longue.

Au cours de ses travaux, le Conseil d'experts a porté son attention sur une catégorie en particulier, soit celle des véhicules commerciaux (plaque F) autres que les véhicules de ferme. Cette catégorie compte près de 600 000 véhicules³ et regroupe tous les véhicules utilisés à des fins commerciales ou professionnelles par un travailleur autonome ou une entreprise. Font partie de cette catégorie : les véhicules commerciaux, les camions, les camionnettes ou les fourgonnettes de 3 000 kg ou moins, les véhicules qui appartiennent à une école de conduite, les souffleuses à neige, les véhicules-outils, les habitations motorisées de plus de 3 000 kg appartenant à un particulier qui l'utilise à des fins personnelles, les véhicules à usage spécial (ambulances, corbillards, dépanneuses), etc.

Compte tenu du grand nombre de véhicules dans cette catégorie et de l'hétérogénéité des véhicules qui la composent, le Conseil d'experts estime que la Société aurait intérêt à pousser son analyse un peu plus loin afin de s'assurer que les critères de base pour une évaluation adéquate du risque soient respectés. Lors de ses rencontres avec l'équipe de la tarification, le Conseil d'experts a pu constater que la Société était consciente de la nécessité d'affiner la tarification pour cette catégorie.

D'une façon plus générale, le Conseil d'experts estime que la Société aurait intérêt à réexaminer périodiquement chacune des catégories de véhicules afin de s'assurer que toutes les catégories respectent constamment les critères de base pour une évaluation du risque robuste, crédible et stable.

Points d'inaptitude (PDI)

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 PDI inscrit au dossier d'un conducteur. Plus le nombre de points d'inaptitude est élevé, plus la contribution d'assurance augmente, et ce, afin de reconnaître le risque additionnel que représentent les conducteurs en cause.

Cependant, pour que le système de points d'inaptitude demeure équitable aux fins de tarification, la Société doit veiller à ce que le nombre de points d'inaptitude attribué pour chaque infraction reflète correctement le risque d'accident des contrevenants. Pour illustrer ce principe, la Société doit s'assurer que les conducteurs qui se sont vu attribuer trois points d'inaptitude pour un excès de vitesse de 31 à 45 km/h courent le même risque d'accident – et paieront donc la même contribution d'assurance – que ceux qui se sont vu attribuer trois points d'inaptitude pour avoir brûlé un feu rouge.

Dans son dernier rapport, le Conseil d'experts avait recommandé à la Société de mettre à jour ses études de risque afin de maintenir une bonne adéquation entre la table de points d'inaptitude et le risque d'accident. Le Conseil d'experts a pu constater que la mise à jour de ces études a effectivement été réalisée.

Pour donner suite à ces études, le Conseil d'experts recommande donc maintenant à la Société de poursuivre ses démarches afin de mettre à jour le plus rapidement possible le *Règlement sur les points d'inaptitude* afin d'associer le plus étroitement possible le nombre de points d'inaptitude au risque d'accident.

Le Conseil d'experts tient en outre à réitérer sa recommandation de 2018 afin que la Société continue à se faire la gardienne de l'intégrité de la table de points d'inaptitude afin de maintenir une constante adéquation entre cette table, le risque d'accident et la contribution d'assurance qui en découle. Le Conseil

3. C'est la catégorie la plus nombreuse après celle des véhicules de promenade, qui compte plus de 5 millions de véhicules.

d'experts souhaiterait ainsi que la Société continue de réviser régulièrement ses études de risque, comme elle le fait depuis 2013, afin de garder la table de points d'inaptitude constamment à jour⁴.

Un dernier commentaire concernant les comportements jugés socialement indésirables. Bien que la corrélation entre la table de points d'inaptitude et le risque d'accident soit très élevée, certains types d'infractions se voient attribuer un nombre de points d'inaptitude plus élevé que ce que les études de risque suggèrent. C'est le cas, par exemple, pour l'omission de se conformer au signal d'arrêt d'un autobus scolaire ou pour du surf de véhicule.

Le Conseil d'experts reconnaît que ces comportements dangereux doivent être fortement pénalisés. La Loi prévoit d'ailleurs que le Conseil d'experts doit tenir compte, dans le cadre de son mandat, des préoccupations sociales de la population. C'est certainement le cas pour ce type d'infraction.

Mais le Conseil d'experts tient à mentionner qu'il existe d'autres moyens pour sanctionner ces comportements si l'on juge que les points d'inaptitude ne pénalisent pas suffisamment les conducteurs fautifs. Le Conseil d'experts pense notamment aux amendes, à la suspension du permis, à la saisie du véhicule et autres.

Le Conseil d'experts invite donc la Société à limiter le plus possible l'utilisation de la table de points d'inaptitude pour sanctionner des comportements inacceptables lorsque d'autres moyens, peut-être même plus efficaces que les points d'inaptitude, existent pour sanctionner les conducteurs fautifs.

Limite de 15 % de la hausse annuelle 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 % annuellement. Cette limite vise à éviter les fortes fluctuations des contributions d'assurance tout en s'assurant que chaque classe de cotisants soit pleinement financée 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. À son avis, il s'agit d'un compromis acceptable entre trois principes de tarification : l'équité du régime d'assurance automobile, la stabilité des contributions d'assurance et l'évitement des chocs tarifaires.

L'enjeu, cependant, ici, est de savoir comment calculer la hausse des contributions d'assurance. Doit-on calculer la hausse séparément pour les contributions sur le permis et pour les contributions sur l'immatriculation ou doit-on tenir compte du total de ces deux contributions ? Doit-on aussi tenir compte uniquement des contributions aux fins de financement ou doit-on tenir compte également de la remise de capital ?

Pour la tarification des années 2022 à 2024, la Société propose de calculer la hausse des contributions d'assurance en tenant compte uniquement des contributions aux fins de financement (en faisant abstraction, donc, de la remise de capital) sur le total des contributions payées par les automobilistes et les motocyclistes sans points d'inaptitude (contribution sur le permis et sur l'immatriculation). Pour l'environnement des

4. Au cours des deux dernières décennies, la Société a mis à jour ses études à quatre reprises : en 1999, en 2013, en 2017 et en 2020.

«autres véhicules» (camions, autobus, véhicules commerciaux, etc.), pour lesquels on ne paie une contribution d'assurance que sur l'immatriculation, la Société propose de ne considérer que la contribution aux fins de financement sur l'immatriculation. La Société propose enfin que la limite ne s'applique pas lorsqu'une nouvelle méthode de tarification est introduite pour une catégorie de véhicules.

Selon ces critères, aucune classe de tarification n'est limitée en 2022.

Dans son rapport de 2018, le Conseil d'experts s'était penché sur cette question. La situation à l'époque était certes différente de celle d'aujourd'hui, mais le Conseil d'experts avait recommandé, pour la tarification 2019-2021, d'appliquer la limite de 15 % au montant total des contributions d'assurance payées par les automobilistes et les motocyclistes sur le permis et sur l'immatriculation, en tenant compte de la remise de capital. La Société avait donné suite à cette recommandation.

Or, il est difficile de recommander la même méthode de calcul pour la tarification 2022-2024 en raison du congé de paiement proposé par la Société sur le permis de conduire pour les deux prochaines années. Grâce à ce congé de paiement, la très grande majorité des cotisants verront leurs contributions d'assurance réduites en 2022 et en 2023.

Ainsi, après avoir analysé cette question, le Conseil d'experts en est arrivé à la conclusion que la façon de calculer la hausse des contributions d'assurance par la Société était appropriée pour le présent cycle de tarification.

Cycle de tarification aux trois ans

La politique de financement prévoit que le processus de révision des contributions d'assurance aux fins de financement soit réalisé au moins une fois tous les trois ans.

En fait, il y a deux enjeux ici : les contributions d'assurance devraient-elles – et pourraient-elles – être modifiées plus fréquemment qu'aux trois ans; et les contributions d'assurance pourraient-elles être fondées sur des données d'expérience plus récentes ?

Pour illustrer l'une des conséquences du cycle de tarification actuel, rappelons simplement que la Société a utilisé les données de l'expérience des années 2017 à 2019 pour établir les contributions d'assurance pour les années 2022 à 2024. Les contributions d'assurance que paieront les cotisants en 2024 refléteront donc les résultats du bilan routier des années 2017 à 2019. Un processus aussi long ne permet pas à la Société de refléter l'expérience plus récente de chaque catégorie d'assurés.

Compte tenu de ce long cycle de tarification, le Conseil d'experts avait recommandé à la Société, en 2018, d'examiner la possibilité de raccourcir, d'assouplir et d'alléger le processus de tarification.

Le Conseil d'experts a de nouveau discuté de cette question avec l'équipe responsable de la tarification. Bien que celle-ci soit consciente de la longueur du processus de tarification, elle a convaincu le Conseil d'experts qu'il serait difficile de faire autrement dans l'environnement actuel.

La tarification d'assurance est en effet un exercice complexe, qui nécessite la gestion de banques de données considérables (quelque 5,5 millions de titulaires de permis de conduire et 6,8 millions de véhicules en circulation) et qui requiert des ressources humaines spécialisées importantes.

De plus, l'encadrement législatif force en quelque sorte la Société à adopter le processus de tarification actuel. Ainsi, pour proposer de nouvelles contributions d'assurance pour l'année 2022, la Société doit mettre à jour ses études de risque en 2020, en utilisant les données du bilan routier et des indemnités versées des trois années antérieures. Cette proposition doit ensuite être soumise au Conseil d'experts l'année suivante, soit en 2021. Et une fois le rapport du Conseil d'experts déposé, la Société doit modifier le *Règlement sur les contributions d'assurance* afin que les nouvelles contributions d'assurance puissent entrer en vigueur le 1^{er} janvier suivant, soit en 2022. Compte tenu de ce cheminement, il est difficile de voir comment le processus pourrait être raccourci et comment la tarification pourrait se faire avec des données plus récentes.

Pour que la tarification puisse refléter les données d'expérience plus récentes, la Société devrait avoir le loisir de modifier les contributions d'assurance d'un groupe d'assurés en particulier dès qu'elle dispose de nouvelles données d'expérience. Or, une telle façon de faire est impossible avec l'encadrement législatif actuel, puisque toute modification au *Règlement sur les contributions d'assurance* nécessite l'intervention d'un conseil d'experts. Il serait impensable d'imaginer la création d'un conseil d'experts presque annuellement afin d'examiner une modification aux contributions d'assurance d'un groupe en particulier.

En outre, le bilan routier au Québec évolue plutôt lentement, sans changements brusques d'une année à l'autre. Si l'on devait modifier les contributions d'assurance tous les ans ou tous les deux ans, par exemple, afin de refléter plus rapidement l'expérience d'accidents, les contributions d'assurance ne varieraient probablement pas d'une façon significative d'une année à l'autre.

Pour toutes ces raisons, le Conseil d'experts estime qu'une révision des contributions d'assurance aux fins de financement au moins une fois tous les trois ans, avec l'utilisation des données des trois années antérieures à la mise à jour des études de risque, est adéquate.

Examen de l'expertise actuarielle par un actuaire indépendant

Afin de s'assurer de la qualité du processus de tarification, la Société a demandé à un actuaire externe d'examiner l'expertise actuarielle pour les contributions d'assurance de l'année 2022 dans le cadre d'un mandat d'accompagnement et d'examen par un pair. L'actuaire externe a émis une opinion favorable sur l'expertise actuarielle. À son avis, 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 ont généralement recours les sociétés d'assurance. Le Conseil d'experts souscrit entièrement à cette pratique.

Pour assurer la qualité du travail, l'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. De plus, pour accroître l'objectivité du processus d'examen, il est recommandé de remplacer périodiquement les examinateurs ou d'en effectuer la rotation.

L'Institut canadien des actuaires et le Bureau du surintendant des institutions financières du Canada ont d'ailleurs émis des normes de pratique et des lignes directrices pour encadrer le travail des examinateurs externes.

Le Conseil d'experts estime que le travail qui a été réalisé par l'examineur de l'expertise actuarielle a été fait scrupuleusement, par un actuaire d'expérience, selon les règles de la profession qui s'appliquent pour des travaux d'examen par un pair. Le mandat de l'examineur de l'expertise actuarielle comportait un volet d'accompagnement de l'équipe actuarielle, qui comptait de nouveaux membres à la suite de changements de personnel à l'interne. L'examineur connaissait aussi très bien le processus de tarification de la Société, puisqu'il avait lui-même signé l'expertise actuarielle qui avait mené à la tarification pour les années 2019 à 2021.

Afin de maintenir la valeur de l'examen par un pair et d'obtenir une perspective différente du processus de tarification, le Conseil d'experts estime que la Société devrait inscrire explicitement comme critère de sélection, dans sa politique pour le choix d'un examinateur externe, que celui-ci devrait être remplacé périodiquement – tous les deux cycles de tarification, par exemple.

En résumé

Voici les principales conclusions auxquelles en arrive le Conseil d'experts quant aux enjeux relatifs au financement :

- > le Conseil d'experts ne recommande aucune modification aux contributions d'assurance proposées par la Société pour les années 2022 à 2024. Malgré certaines réserves relativement aux contributions d'assurance pour les véhicules offrant du transport rémunéré de personnes, le Conseil d'experts estime que la proposition d'assurance présentée par la Société pour les années 2022 à 2024 respecte les lois et règlements en vigueur et est juste et raisonnable;
- > le Conseil d'experts estime même que les contributions d'assurance proposées représentent à certains égards une avancée en ce qui touche l'équité, notamment pour les motocyclistes. Le Conseil d'experts est notamment favorable :
 - à la création d'une nouvelle classe de tarification pour les motos à trois roues et aux contributions d'assurance proposées;
 - au déplaçonnement des points d'inaptitude pour la tarification du permis de conduire des motocyclistes;
 - aux contributions d'assurance proposées pour les apprentis conducteurs de motos;
- > bien qu'il comprenne la position de la Société en ce qui touche la tarification de l'industrie du transport rémunéré de personnes, le Conseil d'experts estime que les contributions d'assurance devront être ajustées lors du prochain cycle de tarification, dans trois ans, afin d'atteindre le plein financement de cette industrie, sans égard à la limite de la hausse annuelle de 15 % des contributions d'assurance;
- > le Conseil d'experts souhaiterait en revanche que, d'ici le prochain cycle de tarification, la Société :
 - mette en place des mesures de contrôle des aptitudes à conduire des motocyclistes sans expérience afin d'être en mesure, par la suite, de répartir le coût d'assurance entre le permis de conduire et l'immatriculation des motocyclistes selon le principe de risque;

- mène les études nécessaires afin de tenir compte, le cas échéant, dans la tarification des motocyclistes, de l'expérience de conduite, de la formation et de la possession de multiples véhicules;
 - mène les études nécessaires afin d'affiner la tarification des véhicules commerciaux (plaque F) autres que les véhicules de ferme;
- > le Conseil d'experts estime par ailleurs :
- que la Société doit continuer à se faire la gardienne de la table de points d'inaptitude afin d'associer le plus étroitement possible les points d'inaptitude au risque d'accident et que les études de risque continuent à être révisées régulièrement, comme cela est fait depuis 2013, afin de garder la table de points d'inaptitude constamment à jour;
 - que la façon de calculer la limite de la hausse annuelle de 15 % des contributions d'assurance est acceptable pour ce présent cycle de tarification;
 - qu'une révision des contributions d'assurance aux fins de financement au moins une fois tous les trois ans, avec l'utilisation des données des trois années antérieures à la mise à jour des études de risque, est adéquate;
 - que la Société devrait inscrire explicitement comme critère de sélection, dans sa politique pour le choix d'un examinateur externe responsable de l'examen de l'expertise actuarielle, que celui-ci devrait être remplacé périodiquement – tous les deux cycles de tarification, par exemple –, et ce, afin d'obtenir une perspective différente du processus de tarification.

Recommandation 1

Enjeux relatifs au financement du régime d'assurance automobile

Le Conseil d'experts recommande à la Société :

- > d'aller de l'avant avec la proposition d'assurance aux fins de financement telle que présentée dans le *Règlement sur les contributions d'assurance*;
- > d'ajuster les contributions d'assurance des véhicules offrant du transport rémunéré de personnes lors du prochain cycle de tarification afin d'atteindre le plein financement de cette catégorie de véhicules, et ce, sans égard à la limite de la hausse annuelle de 15 % des contributions d'assurance;
- > de mettre en place des mesures de contrôle des aptitudes à conduire des motocyclistes sans expérience afin d'être en mesure, par la suite, de répartir le coût d'assurance entre le permis de conduire et l'immatriculation des motocyclistes selon le principe de risque;
- > de mener les études nécessaires afin de tenir compte, le cas échéant, dans la tarification des motocyclistes, de l'expérience de conduite, de la formation et de la possession de multiples véhicules;
- > 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;
- > d'inscrire explicitement comme critère de sélection, dans sa politique pour le choix d'un examinateur externe responsable de l'examen de l'expertise actuarielle, que celui-ci devrait être remplacé périodiquement.



4

Recommandations :

Enjeux relatifs à la **capitalisation**
du régime d'assurance automobile

Comme on l'a vu au chapitre 2, les contributions d'assurance proposées par la Société pour les années 2022 à 2024 comportent deux volets : un volet qui touche le financement du régime d'assurance automobile et un volet qui touche la capitalisation du régime d'assurance automobile.

Alors que les contributions aux fins de financement dépendent principalement du bilan routier et des indemnités versées aux accidentés de la route, les contributions aux fins de capitalisation, qui font l'objet de ce chapitre, dépendent principalement de la santé financière du Fonds d'assurance, qui dépend lui-même principalement du rendement des placements¹.

Le conseil d'administration de la Société a adopté en 2019 une nouvelle politique-cadre sur la gestion financière à long terme du Fonds d'assurance automobile du Québec. Cette politique-cadre constitue un guide pour une gestion rigoureuse et transparente de l'équilibre financier du Fonds d'assurance. Elle encadre trois politiques interdépendantes, soit la politique de capitalisation, la politique de financement et la politique de placement.

En ce qui touche plus particulièrement la politique de capitalisation², celle-ci porte sur la capitalisation des engagements et donne les règles à suivre pour déterminer les contributions aux fins de capitalisation.

Elle prévoit notamment que la situation financière du Fonds d'assurance soit revue annuellement, et non plus au moins une fois tous les trois ans, comme cela se faisait auparavant.

La politique de capitalisation prévoit en outre l'établissement d'un corridor de stabilisation de 100 % à 120 %. Ce corridor vise à assurer la pérennité du régime d'assurance automobile. L'objectif de la Société 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 120 %, aucune action n'est nécessaire;
- > *Situation financière excédentaire* – Si le taux de capitalisation projeté est supérieur à 120 %, le surplus au-delà de 120 % peut être utilisé pour les fins auxquelles est affecté le Fonds d'assurance.

À cet égard, la politique de capitalisation prévoit que le surplus au-delà de 120 % peut être utilisé à trois fins, selon l'ordre de priorité suivant : ajustement de la couverture d'assurance, démarrage d'activités de prévention ou de promotion en sécurité routière et remise aux cotisants.

Si la Société décide d'effectuer une remise aux cotisants, la politique de capitalisation prévoit que celle-ci soit établie selon un montant fixe et soit effectuée sur une année.

1. Les excédents ou les déficits annuels au chapitre du financement viennent aussi influencer à la hausse ou à la baisse la capitalisation du Fonds d'assurance. Habituellement, les montants en jeu ne sont pas significatifs compte tenu des sommes accumulées dans le Fonds d'assurance (actif de 13,5 milliards de dollars). En 2020, toutefois, à cause de la pandémie, le bilan routier s'est amélioré considérablement au Québec, de sorte que la Société a enregistré un surplus au chapitre du financement de 159,8 millions de dollars. Le taux de capitalisation du Fonds d'assurance a ainsi été haussé de 2 % environ.

2. Les principales dispositions de la politique de capitalisation sont présentées à la note 16 des états financiers du Fonds d'assurance automobile du Québec pour l'exercice clos le 31 décembre 2020. La note 16 porte sur la gestion du capital.

Conformément à la nouvelle politique de capitalisation, la Société a revu la situation financière du Fonds d'assurance au cours des derniers mois. Compte tenu de l'excédent de capital dont jouit le Fonds d'assurance (le taux de capitalisation s'établissait à 156 % au 31 décembre 2020³, soit au-delà du corridor de stabilisation de 100 % à 120 %), la Société propose de remettre un montant de 1,1 milliard de dollars aux cotisants⁴. La Société propose également que cette remise de capital prenne la forme d'un congé de paiement, pendant deux ans, des contributions d'assurance sur le permis de conduire (véhicules de promenade et motos).

Revue annuelle de la situation financière du Fonds d'assurance

Le Conseil d'experts est d'accord pour que la Société révise la situation financière du Fonds d'assurance chaque année. Puisque les marchés financiers peuvent fluctuer considérablement d'une année à l'autre, le Conseil d'experts estime qu'il est important que la Société examine la situation financière du Fonds d'assurance régulièrement afin d'être en mesure de réagir rapidement à tout changement important qui pourrait survenir.

Une telle révision annuelle de la situation financière du Fonds d'assurance respecte l'une des principales recommandations du dernier rapport du Conseil d'experts. En 2018, le Conseil d'experts recommandait en effet à la Société de « revoir annuellement le niveau de capitalisation » du Fonds d'assurance. Le Conseil d'experts est heureux de voir que la Société a donné suite à cette recommandation.



3. Le taux de capitalisation de 156 % au 31 décembre 2020 tient compte de la remise de capital faite par la Société au cours du dernier cycle de tarification, soit au cours des années 2019 à 2021.

4. Le document d'information de la Société mentionne que la remise de capital s'élève à 1,158 milliard de dollars. Ce montant tient compte d'une somme de près de 100 millions de dollars que la Société avait réservée dans l'éventualité où elle aurait eu à remettre au gouvernement du Québec l'équivalent de la taxe sur les assurances de 9 % normalement exigible sur les contributions d'assurance. Or, la Société a obtenu un avis de Revenu Québec confirmant que la taxe sur les assurances n'avait pas à être versée par la Société. La remise de capital, plutôt que de s'élever à un peu plus de 1,1 milliard de dollars, s'élève donc à un peu moins de 1,1 milliard de dollars.

Corridor de stabilisation

Le Conseil d'experts est d'accord avec le corridor de stabilisation de 100 % à 120 % retenu par la Société pour assurer la pérennité du régime d'assurance automobile.

Au cours de son mandat, le Conseil d'experts a pris connaissance des principaux résultats des analyses réalisées par la Société et la Caisse de dépôt et placement du Québec (qui gère les placements du Fonds d'assurance) quant au bien-fondé du corridor de stabilisation. Il a ainsi pu constater que le corridor de 100 % à 120 % semblait adéquat pour maintenir la bonne santé financière du régime sur une longue période.

Le Conseil d'experts a également pris connaissance des données sur le taux de capitalisation visé par un certain nombre de régimes publics d'assurance comparables à celui de la Société⁵. Il a ainsi pu remarquer que le corridor de stabilisation retenu par la Société se compare à celui de ces régimes.

Le Conseil d'experts en conclut donc que le corridor de stabilisation de 100 % à 120 % retenu par la Société est approprié et constitue un juste équilibre entre la solidité financière du régime d'assurance automobile et la stabilité des contributions d'assurance.

Situation financière excédentaire

Utilisation du surplus

Le Conseil d'experts est d'accord avec les trois affectations possibles du surplus de capital prévues à la politique de capitalisation – ajustement à la couverture d'assurance, prévention et promotion en sécurité routière et remise aux cotisants – et est d'accord avec l'ordre de priorité retenu par la Société, la remise aux cotisants arrivant au troisième rang.

Les deux premières affectations respectent la raison d'être même du Fonds d'assurance, comme stipulé dans la Loi, soit l'indemnisation du préjudice corporel pour les victimes d'accidents de la route et, de façon connexe, la prévention et la promotion de la sécurité routière⁶. Et ce n'est qu'ensuite que la Société pourrait remettre des sommes aux cotisants.

Remise de capital à partir d'un montant « assez important »

Le Conseil d'experts est d'accord pour que la remise de capital ne soit faite que si le montant est suffisamment élevé pour les cotisants. Il ne serait en effet pas justifié, ni sur le plan administratif ni sur le plan financier, de procéder à une remise de capital pour un montant qui ne serait pas significatif.

C'est d'ailleurs ce que recommandait le Conseil d'experts dans son dernier rapport. Le Conseil d'experts avait en effet demandé à la Société de considérer la possibilité de faire une remise de capital à partir de ce qu'il appelait un « seuil déclencheur ». C'est ce « seuil déclencheur », dont le niveau exact était laissé à la discrétion de la Société, que le Conseil d'experts reconnaît, aujourd'hui, dans la politique de capitalisation, sous l'expression « montant assez important ».

5. Ces données figurent à l'annexe C du document d'information de la Société.

6. Voir l'article 23.0.3. de la *Loi sur la Société de l'assurance automobile du Québec*.

Remise de capital annuelle

Le Conseil d'experts est d'accord pour que la remise de capital puisse se faire annuellement. C'est aussi ce qu'il avait recommandé en 2018. Le Conseil d'experts estimait, à ce moment-là, que la remise de capital que proposait alors la Société était plutôt modeste compte tenu de l'excédent de capital accumulé dans le Fonds d'assurance. Il estimait que la Société n'avait pas besoin d'attendre à la fin du cycle habituel de trois ans avant d'effectuer une remise de capital si le surplus du Fonds d'assurance continuait à croître. Il recommandait donc à la Société de « modifier les remises de capital chaque fois que cela s'avère nécessaire ».

Gestion du surplus

Une obligation d'agir

C'est le seul point par rapport auquel le Conseil d'experts demande à la Société d'apporter une modification à la politique de capitalisation.

Comme on l'a mentionné plus tôt, la politique de capitalisation prévoit que, lorsque le Fonds d'assurance est en situation financière excédentaire, la Société **peut** (et non pas **doit**) utiliser le surplus au-delà de 120% pour les fins auxquelles est affecté le Fonds d'assurance. Le Conseil d'experts estime que cette formulation n'est pas suffisamment contraignante.

Dans son dernier rapport, en 2018, le Conseil d'experts avait recommandé à la Société de modifier sa politique de capitalisation afin de rendre **obligatoire** le retour du taux de capitalisation à l'intérieur du corridor de stabilisation lorsque celui-ci dépassait un « seuil déclencheur ». Le Conseil d'experts voulait ainsi éviter que la Société accumule un surplus trop important, sans perspective de retour à l'intérieur du corridor de stabilisation à moyen terme, et enfreigne le principe d'équité intergénérationnelle.

Le Conseil d'experts estime que ces considérations sont toujours valables aujourd'hui. Afin de rendre la gestion de l'excédent de capital plus transparente, le Conseil d'experts réitère donc la recommandation qu'il avait formulée en 2018 selon laquelle la politique de capitalisation devrait contenir une disposition obligeant la Société à prendre les mesures appropriées afin de ramener le taux de capitalisation à l'intérieur du corridor de stabilisation sur un horizon de temps raisonnable lorsque le taux de capitalisation s'écarte de façon significative du corridor de stabilisation.

L'utilisation du surplus pourrait se faire de la manière décrite dans la politique de capitalisation, soit par la bonification de la couverture d'assurance, le démarrage de programmes en sécurité routière ou une remise de capital aux cotisants. La Société devrait également indiquer annuellement, dans son rapport annuel par exemple, la façon dont elle entend gérer le surplus pour le ramener à l'intérieur du corridor de stabilisation.

Un dernier mot au sujet de la politique de capitalisation : celle-ci prévoit que la Société doit utiliser le taux de capitalisation « projeté », et non le taux de capitalisation « courant », pour déterminer la situation financière du Fonds d'assurance.

Le Conseil d'experts estime qu'il est tout à fait approprié d'agir ainsi. Il est en effet nécessaire, lorsque l'on doit prendre des décisions qui ont des conséquences à long terme, de projeter la situation du Fonds d'assurance sur un horizon de quelques années. Si la Société prévoyait, par exemple, un ralentissement

économique, elle ne prendrait vraisemblablement pas la même décision que si elle prévoyait un regain de l'activité économique.

Rôle du Conseil d'experts pour la gestion du surplus de capital

Dans le passé, le rôle du Conseil d'experts était bien défini. La Société modifiait les contributions aux fins de financement et aux fins de capitalisation en même temps, généralement aux trois ans, et les nouvelles contributions d'assurance étaient publiées dans le *Règlement sur les contributions d'assurance* sous la forme d'une seule contribution d'assurance. Puisqu'un conseil d'experts doit être nommé, en vertu de la *Loi sur la Société de l'assurance automobile*, lorsqu'une modification est apportée au *Règlement sur les contributions d'assurance*, celui-ci avait le mandat de revoir les deux volets des contributions d'assurance en même temps.

Avec la nouvelle politique de capitalisation, les choses sont différentes. Puisque le Fonds d'assurance est en situation financière excédentaire, la Direction générale des affaires juridiques de la Société estime que la remise de capital effectuée par la Société ne nécessite pas une modification au *Règlement sur les contributions d'assurance*. La Société peut donc effectuer une remise de capital sans demander l'avis d'un conseil d'experts au préalable. Selon la Direction générale des affaires juridiques, seules les modifications proposées aux contributions aux fins de financement nécessitent une modification au *Règlement sur les contributions d'assurance*, et requièrent, par conséquent, l'intervention d'un conseil d'experts.

Comme mentionné plus tôt, le Conseil d'experts est d'accord pour que la Société revoie la situation financière du Fonds d'assurance annuellement et procède, le cas échéant, à une remise de capital sur une base annuelle, si telle est sa décision. Le Conseil d'experts estime que, dans ce cas, la Société peut, effectivement, procéder à une remise de capital sans avoir à demander l'avis d'un conseil d'experts. Puisque les marchés financiers peuvent évoluer rapidement, la Société a en effet besoin de toute la flexibilité nécessaire pour prendre des décisions rapidement. D'obliger la Société à demander l'avis d'un conseil d'experts chaque fois qu'elle détermine une remise de capital créerait une lourdeur qui serait contre-productive.

En revanche, le Conseil d'experts estime qu'il a la responsabilité, et le devoir même, de revoir, a posteriori, les décisions de la Société quant à l'utilisation du surplus. Les décisions de la Société devraient également faire l'objet de la consultation publique du conseil d'experts. Quatre raisons militent en faveur d'une intervention du Conseil d'experts dans ce cas :

- > premièrement, les sommes accumulées dans le Fonds d'assurance proviennent des contributions d'assurance des cotisants. Il apparaît donc normal au Conseil d'experts que les cotisants puissent se prononcer sur l'usage que propose d'en faire la Société;
- > deuxièmement, lorsque le législateur a confié à la Société le soin de fixer les contributions d'assurance, en 2004, il a aussi prévu un mécanisme pour que les décisions de la Société soient revues par un conseil d'experts indépendant. Même si, aujourd'hui, la remise de capital ne nécessite plus de modifications au *Règlement sur les contributions d'assurance*, il n'en demeure pas moins que l'objet même de l'exercice n'a pas changé. Le Conseil d'experts estime donc que la volonté initiale du législateur de faire revoir la tarification par un organisme indépendant demeure valable et doit être respectée;
- > troisièmement, les contributions d'assurance aux fins de financement et les contributions d'assurance aux fins de capitalisation représentent les deux faces d'un même régime. Les contributions de financement sont assujetties à des projections de coûts futurs selon la meilleure estimation. Cette estimation, par sa nature, comporte une bonne dose de jugement et l'expérience viendra confirmer

l'exactitude de l'estimation. L'écart d'expérience, s'il y a lieu, aura une incidence sur le niveau de capitalisation. Les deux composantes forment un tout indissociable. Pour que le régime reste équitable, il est donc nécessaire de porter un jugement global sur les deux composantes;

- > quatrième, plusieurs mémoires présentés au Conseil d'experts dans le cadre de la consultation publique traitaient explicitement de la remise de capital proposée par la Société. Il s'agit donc d'un sujet de première importance pour la population.

Pour conclure sur ce point, disons simplement que le Conseil d'experts estime que tout futur conseil d'experts créé pour examiner les modifications aux contributions d'assurance aux fins de financement aura le devoir de revoir, a posteriori, les décisions de la Société concernant l'utilisation du surplus, et notamment la remise de capital. Les décisions de la Société devraient également faire partie du processus de consultation publique que doit tenir le conseil d'experts.

Remise de capital proposée par la Société : 1,1 milliard de dollars

La Société propose de remettre un montant de 1,1 milliard de dollars d'excédent de capital aux cotisants. Après avoir analysé la situation, et pris en compte les commentaires entendus lors des audiences publiques, le Conseil d'experts en est arrivé à la conclusion que la remise de capital proposée est justifiée.

Comme on l'a vu un peu plus tôt, la Société dispose d'un excédent de capital considérable. Le taux de capitalisation au 31 décembre 2020 s'élevait à 156 %, ce qui est largement supérieur au corridor de stabilisation de 100 % à 120 %. La Société estime de plus que les perspectives quant à l'évolution du taux de capitalisation au cours des prochaines années semblent favorables.

La Société propose aussi d'utiliser cet excédent de capital à deux fins : bonifier la couverture d'assurance, qui a été peu modifiée depuis 20 ans (la Société a réservé une somme à cet effet), et remettre un montant aux cotisants. Ces deux utilisations sont conformes à la nouvelle politique de capitalisation de la Société.

De plus, les mesures proposées par la Société ne se feraient pas au détriment de la santé financière du Fonds d'assurance et rapprocheraient le taux de capitalisation du corridor de stabilisation, comme le souhaite le Conseil d'experts. La Société prévoit en effet que le taux de capitalisation devrait se situer à un peu plus de 125 % après l'actualisation de la couverture d'assurance proposée et la remise de capital, ce qui demeure au-dessus de la borne supérieure du corridor de stabilisation.

Pour toutes ces raisons, le Conseil d'experts est favorable à la remise de capital proposée par la Société.

Remise de capital sous forme d'un montant fixe

La Société propose que la remise de capital prenne la forme d'un congé de paiement, pendant deux ans, des contributions d'assurance sur le permis de conduire (véhicules de promenade et motos).

La remise de capital proposée équivaut, en 2022, à une réduction de la contribution d'assurance de 83,62 \$ pour les titulaires d'un permis de conduire un véhicule de promenade et de 69,96 \$ pour les titulaires d'un permis de conduire une motocyclette, si l'on exclut la taxe sur les assurances. Comme on le voit, le

montant n'est pas le même pour les deux catégories de permis. Dans son analyse, le Conseil d'experts s'est demandé s'il était juste de remettre un montant différent à ces deux groupes de conducteurs.

On sait que la remise de capital peut prendre plusieurs formes. La Société aurait pu :

- > proposer de remettre un montant fixe par cotisant, quelle que soit la classe de permis de conduire du cotisant. C'est ce que la Société a fait entre 2019 et 2021;
- > remettre un montant en pourcentage des contributions d'assurance payées sur le permis et sur l'immatriculation. C'est ce que le Conseil d'experts recommandait dans son rapport de 2018;
- > remettre un montant en pourcentage du surplus accumulé par chaque catégorie d'assurés. Cette option est cependant exclue puisque la Société n'est pas en mesure de déterminer le surplus (ou le déficit) pour chaque catégorie de cotisants.

La Société s'est penchée sur les différentes formules possibles de remise de capital au cours des dernières années. Après avoir analysé les avantages et les désavantages de chaque formule, elle a conclu qu'une remise de capital selon un montant fixe par assuré était la formule la plus simple – la plus simple à comprendre pour les cotisants et la plus simple à administrer pour la Société. Cette formule a d'ailleurs été utilisée dans le passé, autant lorsque le régime était en situation financière déficitaire que lorsqu'il était en situation financière excédentaire.

Après avoir revu la question, le Conseil d'experts se rallie aux arguments avancés par la Société et estime qu'une remise de capital selon un montant fixe est acceptable sur le plan de l'équité, et cela, même s'il y a une différence, somme toute non significative, entre le congé de paiement proposé pour les conducteurs d'un véhicule de promenade et celui proposé pour les conducteurs d'une motocyclette.



En résumé

Voici les principales conclusions auxquelles en arrive le Conseil d'experts quant aux enjeux relatifs à la capitalisation :

- > le Conseil d'experts est d'accord avec l'institution de deux processus de tarification distincts : l'un pour les contributions aux fins de financement et l'autre pour les contributions aux fins de capitalisation;
- > le Conseil d'experts est d'accord pour que le processus de révision de la situation financière aux fins de capitalisation soit complété annuellement;



- > le Conseil d'experts estime que le corridor de stabilisation de 100 % à 120 % est toujours approprié;
- > le Conseil d'experts est d'accord avec les trois affectations prévues à la politique de capitalisation lorsque le régime est en situation excédentaire, et avec l'ordre de priorité retenu par la Société : ajustement à la couverture d'assurance, démarrage d'activités de prévention ou de promotion en sécurité routière et remise aux cotisants;
- > le Conseil d'experts est d'accord pour que la remise de capital soit faite à partir d'un montant « assez important »;
- > le Conseil d'experts est d'accord pour que la remise de capital soit déterminée annuellement;
- > le Conseil d'experts estime cependant que la politique de capitalisation devrait contenir une disposition obligeant la Société a) à ramener le taux de capitalisation à l'intérieur du corridor de stabilisation sur un horizon de temps raisonnable lorsque le taux de capitalisation s'écarte de façon significative du corridor de stabilisation et b) à divulguer les mesures qu'elle entend prendre pour y arriver;
- > le Conseil d'experts est d'accord pour que les décisions annuelles de la Société concernant les modifications aux contributions aux fins de capitalisation ne nécessitent pas l'avis annuel d'un conseil d'experts;
- > le Conseil d'experts estime en revanche que tout conseil d'experts créé pour examiner les modifications aux contributions d'assurance aux fins de financement a le mandat de revoir, a posteriori, les décisions de la Société concernant les contributions d'assurance aux fins de capitalisation. La population devrait également être invitée à donner son opinion sur ces décisions dans le cadre de la consultation publique que doit tenir le conseil d'experts;
- > le Conseil d'experts est d'accord avec la remise de capital de 1,1 milliard de dollars proposée par la Société;
- > le Conseil d'experts est d'accord avec la forme que prendrait la remise de capital, soit un congé de paiement sur le permis de conduire pendant deux ans.

Recommandation 2

Enjeux relatifs à la capitalisation du régime d'assurance automobile

Le Conseil d'experts recommande à la Société :

- > d'aller de l'avant avec la remise de capital telle que décrite dans la proposition d'assurance pour les années 2022 à 2024;
- > de prendre acte du fait que tout conseil d'experts créé pour examiner les modifications aux contributions d'assurance aux fins de financement a le mandat de revoir, a posteriori, les décisions de la Société concernant les contributions d'assurance aux fins de capitalisation. Les décisions de la Société devront également faire partie du processus de consultation publique que doit tenir le conseil d'experts;
- > d'ajouter une disposition dans la politique de capitalisation obligeant la Société à prendre les mesures appropriées afin de ramener le taux de capitalisation à l'intérieur du corridor de stabilisation sur un horizon de temps raisonnable lorsque le taux de capitalisation s'écarte de façon significative du corridor de stabilisation et à divulguer les mesures qu'elle entend prendre pour y arriver.

5

Recommandations : Enjeux relatifs à la **sécurité routière**



On sait que les contributions d'assurance aux fins de financement sont intimement liées au bilan routier. Le *Plan stratégique 2016-2020* de la Société comprend d'ailleurs un certain nombre d'objectifs visant à améliorer le bilan routier et à convaincre les Québécois de l'impact de leurs comportements sur les contributions d'assurance.

La Loi prévoit que, dans le cadre de son mandat, 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.

Bien que le mandat du Conseil d'experts ne porte pas spécifiquement sur la sécurité routière, le Conseil d'experts doit en tenir compte en raison de son incidence sur les contributions d'assurance.

Dans le cadre de ses travaux, le Conseil d'experts a donc examiné différentes mesures prises par la Société pour améliorer le bilan routier. Trois enjeux en particulier ont retenu son attention : la sécurité routière des motocyclistes, la sécurité routière des titulaires non-propriétaires d'une moto et la santé des conducteurs.

Le Conseil d'experts présente aussi dans les pages qui suivent quelques-unes des initiatives prises par la Société pour donner suite à deux des recommandations qu'il avait formulées en 2018 relativement à la sécurité routière, soit la consommation de cannabis et la consommation d'alcool.

Préoccupation commune des motocyclistes : la sécurité routière

La sécurité routière a toujours été une source de préoccupations pour les motocyclistes et pour le Conseil d'experts. Presque tous les mémoires déposés au Conseil d'experts au fil des ans par les motocyclistes, et notamment au cours du mandat actuel, ont traité d'une façon ou d'une autre de la sécurité routière.

Dans son dernier rapport, en 2018, après avoir noté que le bilan routier des motocyclistes s'était encore détérioré, le Conseil d'experts avait conclu qu'il était peut-être temps pour la Société de revoir l'ensemble de sa stratégie en matière de sécurité routière des motocyclistes. Il avait ainsi recommandé à la Société de jouer un rôle de leader en matière de sécurité des motocyclistes afin d'élaborer, avec tous les intervenants visés, une stratégie globale ayant pour but d'améliorer le bilan routier des motocyclistes.

Ce message a manifestement été entendu. La Société a ainsi mis sur pied au cours des dernières années un comité d'analyse des accidents impliquant des motocyclistes ainsi qu'un comité d'experts sur la sécurité des motocyclistes. Les travaux de ces comités ont mené au dépôt d'un rapport contenant quatorze recommandations, que la Société s'est engagée à mettre en œuvre à court et moyen terme.

Des modifications réglementaires découlant de ces recommandations ont également été adoptées, dont le resserrement des règles d'accès à la conduite d'une moto et l'imposition de la règle du zéro alcool pour les apprentis motocyclistes.

Au cours des dernières années, plusieurs autres règles ont aussi été adoptées pour améliorer la sécurité des motocyclistes, dont le port obligatoire d'une protection visuelle personnelle pour les conducteurs d'une motocyclette ou d'un cyclomoteur dans les zones où la limite est de plus de 50 km/h et le couvre-feu entre minuit et 5 h pour les apprentis conducteurs.

Une Table moto comprenant des représentants du monde de la moto a également été créée pour établir, entre autres, des pistes d'amélioration pour la sécurité routière.

La Société a aussi élaboré une stratégie de prévention en sécurité routière qui établit des priorités d'actions pour les années 2021-2023. Cette stratégie propose des plans d'action spécifiques pour six thématiques jugées prioritaires en raison de leur effet potentiel sur l'amélioration du bilan routier.

Comme on le voit, la Société prend au sérieux la sécurité routière des motocyclistes. Et ses actions ont porté des fruits. En effet, le bilan routier des motocyclistes s'est globalement amélioré au cours des dernières années. Ainsi, malgré une hausse du nombre de décès en 2020, on comptait moins de blessés graves et moins de blessés légers chez les motocyclistes en 2019 et en 2020 qu'au cours de la moyenne des cinq années qui les précèdent.

Compte tenu de l'amélioration du bilan routier, la Société a été en mesure d'annoncer une baisse des contributions d'assurance pour la grande majorité des motocyclistes, une première dans leur cas.

Le Conseil d'experts tient aujourd'hui à joindre sa voix à celle du comité d'experts sur la sécurité des motocyclistes et à inviter la Société et ses partenaires à poursuivre la mise en œuvre des recommandations du comité afin d'améliorer la sécurité des motocyclistes. Toutes les recommandations du comité d'experts sont d'ailleurs, selon la Société, en cours de réalisation.

On sait, cependant, qu'en matière de sécurité routière, il ne faut jamais baisser la garde. S'il y a un sujet qui est ressorti des dernières audiences publiques tenues par le Conseil d'experts, c'est bien celui de la sécurité routière. Presque tous les intervenants ont fait des recommandations en vue d'améliorer la sécurité routière, notamment celle des motocyclistes. Certains ont proposé un allongement de la période de détention du permis d'apprenti conducteur pour les motocyclistes ou un accès graduel à la conduite d'une moto à risque. D'autres ont suggéré de revoir le programme de formation dispensée aux motocyclistes dans les écoles de conduite, et même de revoir la façon d'évaluer les écoles de conduite. Une association de transport collectif a proposé à la Société de faire la promotion du transport en commun, plutôt que de la voiture, pour réduire les risques d'accidents parmi la population en général. Une association de motocyclistes a aussi demandé que la formation continue des motocyclistes soit encouragée, et même reconnue dans la tarification.

Au cours des audiences publiques, le Conseil d'experts a perçu la volonté des intervenants du monde de la moto de poursuivre le dialogue avec la Société afin d'améliorer la sécurité routière. Une organisation de motocyclistes a même proposé que les rencontres entre la Société et les intervenants du monde de la moto, qui se font actuellement dans le cadre de la Table moto, prennent un caractère permanent sous la forme d'un guichet unique moto.

Le Conseil d'experts est sensible à ces considérations. Puisqu'il ne faut jamais baisser la garde en matière de sécurité routière, le Conseil d'experts invite la Société à continuer à exercer un leadership en matière de sécurité routière des motocyclistes et à proposer, dès qu'un besoin se fait sentir, les mesures appropriées pour que la récente tendance à l'amélioration du bilan routier des motocyclistes puisse se poursuivre.

Motocyclistes non-proprétaires d'une moto

On dénombre actuellement au Québec environ 300 000 personnes qui possèdent un permis de conduire une motocyclette, mais qui ne sont pas propriétaires d'une moto.

Il est plausible de croire qu'une bonne partie de ces personnes n'ont pas conduit de moto depuis de nombreuses années ou n'en ont peut-être même jamais conduit. De plus, la plupart d'entre elles n'ont probablement jamais suivi de cours de conduite d'une moto, soit parce qu'elles ont obtenu leur permis avant que les cours de conduite deviennent obligatoires, soit parce qu'elles l'ont obtenu à l'époque où le permis de conduire une moto était automatiquement délivré au moment de l'obtention d'un permis de conduire un véhicule de promenade (clause de droits acquis).

Si ces personnes décidaient un jour de se procurer une moto, d'en louer ou d'en emprunter une, elles pourraient se lancer sur les routes sans aucune expérience de conduite récente. Or, la Société a observé que tous les nouveaux conducteurs sont plus à risque durant leurs premières années de conduite, et ce, quel que soit leur âge, et que le risque d'accident est plus élevé lorsqu'on conduit un nouveau véhicule, et ce, quels que soient l'âge ou l'expérience du conducteur.

Le Conseil d'experts s'est intéressé à cette question au cours de ses trois mandats précédents. Il avait alors recommandé à la Société d'instituer une sorte de processus de requalification ou de réévaluation des compétences afin de s'assurer que tous les motocyclistes, au premier chef desquels figurent les titulaires non-proprétaires, aient les compétences requises pour conduire une moto de façon sécuritaire.

Le comité d'experts sur la sécurité des motocyclistes a également fait une recommandation en ce sens. Afin de pallier l'inexpérience de conduite de certains titulaires de permis moto, le comité d'experts a recommandé de mettre en place une mesure incitative financière afin d'encourager les motocyclistes à suivre des cours de perfectionnement ou de rafraîchissement, notamment en début de saison.

Au cours de son mandat, le Conseil d'experts a appris avec satisfaction que le ministre des Transports avait annoncé le lancement d'un programme de formation en vue de rafraîchir et de mettre à niveau les connaissances et les techniques de conduite des motocyclistes, particulièrement celles des conducteurs peu expérimentés et des propriétaires d'une nouvelle moto. Afin d'encourager les motocyclistes à participer à ce programme, pour l'instant expérimental, la formation sera accompagnée d'un remboursement de son coût total par la Société.

Le Conseil d'experts invite donc la Société à poursuivre ses efforts afin de mettre en place le plus rapidement possible un programme, permanent et obligatoire, de requalification ou de réévaluation des compétences afin de pallier l'inexpérience de conduite de certains titulaires d'un permis moto, particulièrement les motocyclistes non-proprétaires qui bénéficient de la clause de droits acquis.

Santé des conducteurs et sécurité routière

On sait que l'état de santé des conducteurs peut avoir une incidence importante sur la conduite d'un véhicule. Dans le *Rapport annuel de gestion 2016* de la Société, la présidente et chef de la direction indiquait dans son message que l'une de ses priorités serait de «déterminer [...] les améliorations à apporter à nos façons de faire en matière de santé des conducteurs, (puisque) nous savons que c'est davantage la santé des conducteurs plutôt que leur âge qui représente un facteur de risque d'accident».

Le *Plan stratégique 2016-2020* contient d'ailleurs un objectif touchant spécifiquement la santé des conducteurs. Cet objectif est formulé de la façon suivante : «Raffiner le dépistage des conducteurs à risque» (objectif 1.2.1).

L'un des principaux outils dont dispose la Société pour dépister les conducteurs dont l'état de santé est incompatible avec la conduite d'un véhicule routier est l'évaluation médicale par un professionnel de la santé.

En dehors des contrôles obligatoires (personnes âgées de 75 ans et plus, conducteurs professionnels, personnes qui demandent un ajout de classe, etc.), la Société compte sur les déclarations volontaires des titulaires de permis eux-mêmes et sur les déclarations d'inaptitude des professionnels de la santé pour identifier les conducteurs à risque.

Au Québec, le *Code de la sécurité routière* oblige tout conducteur à informer la Société d'un changement à son état de santé. Les conducteurs informent généralement la Société des changements à leur état de santé en remplissant la partie «Déclaration de maladie ou de déficit fonctionnel» que l'on trouve au bas de l'avis de paiement pour le renouvellement du permis de conduire. Or, assez peu de gens remplissent cette déclaration et bien des titulaires de permis ignorent même son existence (ces autodéclarations ont donné lieu à environ 11 500 ouvertures de dossiers médicaux en 2018, en baisse de près de 50% par rapport à 2014).

Quant aux professionnels de la santé, qui jouent un rôle clé dans l'identification des conducteurs inaptes à conduire, bien que les règles déontologiques obligent les médecins à signaler les conducteurs inaptes, aucune disposition légale ne les y contraint. Le *Code de la sécurité routière* stipule d'ailleurs, simplement, que : «Tout professionnel de la santé **peut** [et non pas **doit**] [...] 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» (article 603). Le signalement de certains états de santé est en revanche obligatoire pour les professionnels de la santé dans certaines administrations au Canada.

Au cours des cinq dernières années, la Société a poursuivi ses réflexions pour bonifier ses approches en matière de dépistage des conducteurs à risque. Celles-ci ont notamment mené à la première campagne de sensibilisation de masse sur la santé des conducteurs. En 2020, la Société a aussi revu ses contrôles afin de les prioriser en fonction des risques sur la sécurité routière. Selon la Société, cette révision devrait lui permettre d'élaborer un plan d'implantation visant à améliorer le taux de dépistage des conducteurs à risque.

Malgré les efforts de la Société pour bonifier ses approches en matière de dépistage des conducteurs à risque, le Conseil d'experts craint que certains conducteurs dont l'état de santé s'est détérioré au fil des ans n'échappent aux contrôles mis en place par la Société.

Compte tenu du lien étroit qui existe entre la santé des conducteurs et le risque d'accident, le Conseil d'experts estime que des mesures additionnelles devraient être mises en place afin de s'assurer que les titulaires de permis de conduire signalent bien à la Société tout changement à 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.

Une telle approche va dans le sens d'une recommandation que le Conseil d'experts avait formulée dans son dernier rapport et va dans le sens également d'une recommandation faite récemment par un coroner appelé à faire enquête sur un accident impliquant un conducteur qui avait été visé par plusieurs demandes des policiers pour que ses capacités à conduire soient évaluées.

Bien qu'une approche plus coercitive puisse entraîner le refus ou le retrait d'une classe de permis ou même le refus de délivrer un permis, elle vise principalement à adapter les conditions du permis à l'état de santé des conducteurs (port de lunettes ou d'un appareil auditif, restrictions quant aux heures de conduite ou aux véhicules conduits, installation obligatoire d'équipement, obligation de suivis médicaux, etc.) et à mieux sensibiliser les conducteurs aux risques d'accidents liés à leur état de santé.

Suivi de deux recommandations du Conseil d'experts

Dans son dernier rapport, en 2018, le Conseil d'experts avait formulé deux recommandations supplémentaires touchant à la sécurité routière, soit une recommandation sur la consommation de cannabis et une sur l'alcool au volant. Bien que ses travaux n'aient pas porté spécifiquement sur ces enjeux au cours de son mandat actuel, le Conseil d'experts aimerait faire un suivi de ces recommandations.

Cannabis et sécurité routière – Le gouvernement fédéral a adopté, en 2018, deux projets de loi visant à légaliser la consommation de cannabis à des fins récréatives. Au moment où le Conseil d'experts écrivait son rapport, en 2018, ces projets de loi étaient toujours à l'étude par le Parlement canadien.



La légalisation du cannabis à des fins récréatives posait deux enjeux qui touchaient le mandat du Conseil d'experts : l'incidence de la consommation de cannabis sur le bilan routier et, le cas échéant, sur les contributions d'assurance; et le nombre de points d'inaptitude à attribuer aux conducteurs interceptés après avoir consommé du cannabis.

Puisque ces enjeux étaient nouveaux, le Conseil d'experts recommandait à la Société de mener les études nécessaires afin de mesurer l'incidence de la consommation de cannabis sur la sécurité routière et de mener les études de risques appropriées afin d'associer éventuellement le nombre de points d'inaptitude au risque d'accident lié à la consommation de cannabis.

Au cours de ses travaux, le Conseil d'experts a appris que la Société envisageait de mener un projet de recherche afin de mesurer la prévalence du cannabis chez les conducteurs québécois et de mesurer l'impact de la consommation du cannabis sur la sécurité routière. Le projet de recherche n'a malheureusement pu être réalisé, notamment en raison de la pandémie. Des campagnes de sensibilisation ont toutefois continué à être déployées afin de sensibiliser les conducteurs aux risques de la conduite avec les facultés affaiblies.

Cela étant dit, bien qu'aucune étude ne vienne étayer cette conclusion, il semble que la crainte d'une hausse importante des accidents après la légalisation du cannabis à des fins récréatives ne se soit pas matérialisée.

Le Conseil d'experts encourage la Société à aller de l'avant avec le projet de recherche qu'elle envisage pour mesurer l'incidence de la consommation de cannabis sur la sécurité routière dès que les conditions seront réunies pour mener à bien un tel projet.

Alcool, sanctions administratives et sécurité routière – La conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool constitue une infraction criminelle au Canada (taux d'alcool supérieur à 0,08¹). Cependant, plusieurs provinces canadiennes ont ajouté à cette infraction une sanction administrative pour les personnes dont le taux d'alcool se situe généralement entre 0,05 et 0,08 (amende, suspension de permis, saisie de véhicule, etc.).

Après avoir constaté que le Québec était la seule province à ne pas imposer de sanctions administratives de ce genre, le Conseil d'experts avait recommandé à la Société d'évaluer les avantages d'en imposer aux conducteurs dont le taux d'alcool se situe entre 0,05 et 0,08 et de faire les représentations nécessaires, le cas échéant, auprès du gouvernement pour qu'il adopte de telles sanctions.

Au cours de son mandat, le Conseil d'experts a été informé que la Société participait aux travaux d'un comité interministériel sur le taux d'alcool et les sanctions administratives. Ce comité est coordonné par le ministère de la Justice.

En résumé

Voici les principales conclusions auxquelles en arrive le Conseil d'experts quant aux enjeux relatifs à la sécurité routière :

> en ce qui touche les motocyclistes :

- la Société a créé plusieurs comités et lancé plusieurs projets afin d'améliorer le bilan routier des motocyclistes;

1. Ce taux correspond à 80 mg d'alcool par 100 ml de sang.

- la Société s'est engagée à mettre en œuvre les quatorze recommandations du comité d'experts sur la sécurité des motocyclistes, recommandations auxquelles le Conseil d'experts souscrit entièrement;
 - la Société a notamment fait un premier pas pour donner suite à l'une des recommandations du comité d'experts sur la sécurité des motocyclistes en mettant sur pied un projet-pilote visant à encourager les motocyclistes à suivre des cours de perfectionnement ou de rafraîchissement des compétences, un sujet qui intéresse particulièrement le Conseil d'experts;
 - les mesures mises en œuvre par la Société au cours des dernières années semblent avoir porté des fruits, puisque le bilan routier des motocyclistes s'est globalement amélioré au cours des dernières années, malgré une augmentation du nombre de décès en 2020;
 - l'amélioration du bilan routier s'est traduite par une baisse des contributions d'assurance aux fins de financement pour la grande majorité des motocyclistes;
 - le Conseil d'experts invite la Société à ne pas baisser la garde en matière de sécurité routière des motocyclistes, afin que la récente tendance à l'amélioration du bilan routier puisse se poursuivre;
- > le Conseil d'experts estime que des mesures additionnelles devraient être mises en place afin de s'assurer que les titulaires de permis de conduire signalent bien à la Société tout changement à 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;
- > le Conseil d'experts est heureux de voir que la Société entend mener un projet de recherche afin de mesurer l'impact de la consommation de cannabis sur la sécurité routière, ce qui va dans le sens d'une de ses recommandations formulées en 2018;
- > le Conseil d'experts a été informé du fait que la Société participait aux travaux d'un comité interministériel sur le taux d'alcool et les sanctions administratives, ce qui va aussi dans le sens d'une de ses recommandations formulées en 2018.

Recommandation 3

Enjeux relatifs à la sécurité routière

Le Conseil d'experts recommande à la Société :

- > de poursuivre le dialogue avec les intervenants du monde de la moto afin d'améliorer la sécurité routière des motocyclistes et de continuer à exercer un suivi constant du bilan routier des motocyclistes afin de proposer, dès qu'un besoin se fait sentir, les mesures appropriées pour que la récente tendance à l'amélioration du bilan routier puisse se poursuivre;
- > de mettre en place le plus rapidement possible un programme, permanent et obligatoire, de requalification ou de réévaluation des compétences afin de pallier l'inexpérience de conduite de certains titulaires d'un permis moto, particulièrement celle des motocyclistes non-propriétaires qui bénéficient de la clause dite « de droits acquis »;
- > 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 à 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.

A hand is shown gripping a steering wheel in the foreground. The background is a blurred highway with several cars driving away, captured during a sunset or sunrise. The warm, golden light of the sun creates a strong lens flare effect on the left side of the image. The overall scene conveys a sense of motion and travel.

6

Recommandations :

Enjeux relatifs au
service à la clientèle

La Loi prévoit que, dans le cadre de son mandat, le Conseil d'experts doit tenir compte de la qualité de la prestation de service fournie aux assurés ainsi que de toute modification apportée au régime d'assurance automobile.

Bien que le mandat du Conseil d'experts porte principalement sur l'établissement des contributions d'assurance, le Conseil d'experts s'est penché sur deux enjeux liés au service à la clientèle susceptibles d'avoir une incidence sur la tarification, soit l'indemnité de remplacement de revenu et la couverture d'assurance. Le Conseil d'experts a également fait un suivi de l'évolution de l'important projet de transformation du système d'information de la Société, qui pourrait également avoir un effet sur le service à la clientèle et la tarification. Ce sont les trois enjeux qui sont développés dans ce chapitre.

Indemnité de remplacement de revenu

L'indemnité de remplacement de revenu (IRR) versée par la Société permet de compenser le revenu perdu par une personne qui ne peut plus travailler ou qui ne peut plus occuper le même emploi à la suite d'un accident de la route.

Dans le cadre de l'évaluation du passif actuariel, plusieurs mesures de contrôle ont été mises en place afin de s'assurer de la fiabilité des données utilisées aux fins du calcul des réserves. C'est le cas notamment pour l'indemnité de remplacement de revenu, qui fait l'objet d'une vérification chaque année en raison de son importance pour le passif actuariel. On sait que les données du passif actuariel servent aussi à l'établissement des contributions d'assurance.

Pour l'indemnité de remplacement de revenu, bien que le taux de conformité soit relativement bon, certains accidentés reçoivent des indemnités parfois supérieures ou parfois inférieures aux montants qu'ils auraient dû recevoir. Lorsque des cas de non-conformité sont observés, la Société corrige immédiatement la situation, rétroactivement lorsque celle-ci est à l'avantage des assurés.

Les cas de non-conformité notés viennent de la complexité même du calcul des indemnités de remplacement de revenu dans certaines situations. Il est en effet parfois difficile de déterminer exactement le revenu d'une personne au moment de l'accident, puisque les situations d'emploi varient considérablement d'un individu à un autre : nombre d'heures travaillées, horaires variables, emplois multiples, bonis, pourboires, dividendes, travail autonome, etc. Il est aussi difficile, dans certains cas, de bien identifier les personnes à charge admissibles au moment de l'accident. Mais, plus important encore, il est difficile de déterminer un emploi qui convient à une personne accidentée pour le calcul de son indemnité lorsque cette personne est devenue incapable d'exercer son emploi en raison de l'accident, par exemple, ou lorsqu'elle était sans emploi, mais capable de travailler, au moment de l'accident. Lorsque la Société détermine un emploi, elle doit tenir compte notamment de la formation, de l'expérience de travail et des capacités physiques et intellectuelles des accidentés ainsi que de la disponibilité des emplois dans la région où cette personne réside.

Il est important de noter que l'effet net des cas de non-conformité n'a pas d'incidence sur la tarification.

La Société est consciente de cet enjeu. Elle a d'ailleurs déjà élaboré un plan d'action afin de resserrer et de simplifier, lorsque cela était possible, ses procédures et de revoir ses mesures de contrôle de la qualité pour le calcul de l'indemnité de remplacement de revenu. Le Conseil d'experts salue les efforts de la Société à cet égard et invite cette dernière à continuer à faire évoluer sa prestation de service afin d'améliorer le taux de conformité pour le calcul de l'indemnité de remplacement de revenu.

Couverture d'assurance

La couverture d'assurance offerte par le régime d'assurance automobile du Québec est très étendue¹.

Le régime public d'assurance automobile protège en effet tous les Québécois en cas de blessures ou de décès résultant d'un accident de la route, que cet accident ait lieu au Québec ou ailleurs dans le monde. Le régime compense aussi bien les pertes économiques occasionnées par un accident de la route, comme la perte d'un revenu, que les pertes non économiques, comme la perte de qualité de vie. Les Québécois sont également couverts par le régime sans égard à leur responsabilité dans l'accident.

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

Afin d'actualiser les indemnités payables aux personnes accidentées et de corriger certaines iniquités, la Société a proposé une modification à la couverture d'assurance. Les sommes nécessaires pour actualiser la couverture d'assurance ont d'ailleurs été prises en compte dans les projections pour la tarification des années 2022 à 2024, et ce, tant au chapitre de la capitalisation qu'au chapitre du financement.

Le Conseil d'experts est favorable au fait que la Société réserve des sommes pour bonifier la couverture d'assurance pour la tarification des années 2022-2024. Sans connaître le détail des mesures envisagées par la Société, le Conseil d'experts est favorable à toute mesure qui viendrait améliorer l'équité du régime actuel, notamment pour les personnes indemnisées qui atteignent l'âge de la retraite, et, d'une façon générale, qui viendrait adapter la couverture d'assurance aux besoins actuels des accidentés de la route.

Le Conseil d'experts souhaiterait également que ces mesures soient cohérentes, si possible, avec celles offertes par la Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité du travail (CNESST), qui verse des indemnités aux travailleurs pour des traumatismes parfois comparables à ceux des accidentés de la route.

Le Conseil d'experts estime également que la Société devrait procéder à une révision périodique de la couverture d'assurance, tous les dix ans par exemple, afin de s'assurer que le régime d'assurance automobile correspond toujours aux besoins des assurés.

1. L'annexe A de la proposition d'assurance de la Société (*Contributions d'assurance proposées pour 2022-2024*) présente les principales indemnités offertes par le régime public d'assurance automobile du Québec.

Carrefour des services d'affaires (CASA)

La Société a entrepris un vaste projet de transformation de ses systèmes d'information en 2017. Ce projet, qui porte le nom de CASA – Carrefour des services d'affaires –, vise notamment à moderniser l'environnement informatique de la Société, à rendre l'organisation plus efficiente et à bonifier l'expérience client. Il est cohérent avec la Stratégie de transformation numérique du gouvernement du Québec pour les années 2019-2023. Une partie du coût de ce projet est absorbé par le Fonds d'assurance.

L'intérêt du Conseil d'experts pour ce projet touche plus particulièrement la tarification d'assurance et l'évaluation des engagements. On sait que la Société doit conserver d'immenses banques de données pour établir les contributions d'assurance, pour évaluer les engagements actuariels et pour suivre les dossiers d'indemnisation. Afin de gérer toutes ces données, la Société doit disposer de systèmes d'information performants et à la fine pointe de la technologie.

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

Dans le cadre du projet CASA, le Conseil d'experts voulait s'assurer plus particulièrement que la Société avait pris toutes les mesures nécessaires afin de conserver l'intégrité des données utilisées aux fins de tarification et de calcul du passif actuariel pendant la phase cruciale de conversion dans un nouvel environnement technologique.

Le Conseil d'experts a été rassuré à cet égard. Il a en effet pu constater que les risques du projet sont bien définis. La direction s'est investie grandement dans le projet. Le conseil d'administration est tenu au courant régulièrement de son avancement. Un mandat a été confié à une firme externe afin d'effectuer des revues de qualité périodiques et indépendantes. L'équipe de la Vérification interne produit fréquemment des rapports d'audit et de surveillance. Et les coûts et les bénéfices escomptés du projet sont mis à jour régulièrement.

Malgré des cibles jugées ambitieuses par la Société elle-même, le projet semble bien encadré et progresse selon un échéancier mis à jour régulièrement. Le Conseil d'experts invite donc la Société à poursuivre ses efforts de mise à niveau de ses systèmes d'information afin de rendre possible la continuation de l'amélioration de ses activités, notamment en matière de tarification et d'évaluation des engagements actuariels.



En résumé

Voici les principales conclusions auxquelles en arrive le Conseil d'experts quant aux enjeux relatifs au service à la clientèle :

- > pour ce qui est de l'indemnité de remplacement de revenu, le Conseil d'experts invite la Société à poursuivre ses efforts en vue de resserrer, voire de simplifier, ses procédures et de revoir ses mesures de contrôle de la qualité afin d'améliorer le taux de conformité pour le calcul de l'indemnité de remplacement de revenu;
- > en ce qui touche la couverture d'assurance :
 - le Conseil d'experts est favorable au fait que la Société réserve des sommes pour bonifier la couverture d'assurance pour la tarification des années 2022-2024 afin d'améliorer l'équité du régime d'assurance automobile et, d'une façon générale, d'adapter la couverture d'assurance aux besoins actuels des accidentés de la route;
 - le Conseil d'experts souhaiterait que toute mesure visant à bonifier la couverture d'assurance soit cohérente, dans la mesure du possible, avec celles offertes par la Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité du travail (CNESST);
 - le Conseil d'experts estime que la Société devrait procéder à une révision périodique de la couverture d'assurance, tous les dix ans par exemple, afin de s'assurer que le régime d'assurance automobile correspond toujours aux besoins des assurés;
- > en ce qui a trait au projet de transformation des systèmes d'information – le projet CASA –, le Conseil d'experts a pu constater que les risques du projet sont bien définis; que la direction s'est investie grandement dans le projet; que le conseil d'administration est tenu au courant régulièrement de son avancement; que le projet est suivi périodiquement tant par une firme externe indépendante spécialisée dans ce type de projets que par l'équipe de la Vérification interne; et que les coûts et les bénéfices escomptés du projet sont mis à jour régulièrement.

Recommandation 4

Enjeux relatifs au service à la clientèle

Le Conseil d'experts recommande à la Société :

- > de poursuivre ses efforts en vue de resserrer, voire de simplifier, ses procédures et de revoir ses mesures de contrôle de la qualité afin d'améliorer le taux de conformité pour le calcul de l'indemnité de remplacement de revenu;
- > de poursuivre ses démarches en vue de bonifier la couverture d'assurance afin d'améliorer l'équité du régime d'assurance automobile et, d'une façon générale, d'adapter la couverture d'assurance aux besoins actuels des accidentés de la route. La Société devrait également instituer un processus de révision périodique de la couverture d'assurance;
- > de poursuivre la mise à niveau de ses systèmes d'information afin de rendre possible la continuation de l'amélioration de ses activités, notamment en ce qui a trait à la tarification d'assurance et à l'évaluation des engagements actuariels.

Conclusion

Qui aurait pu penser, il y a une quinzaine d'années, alors que le régime d'assurance automobile était fortement déficitaire, que la Société de l'assurance automobile aurait été en mesure de remettre aux assurés plus de 1 milliard de dollars d'excédent de capital !

Si la Société a pu dégager un tel surplus, c'est grâce à une saine gestion de tous les aspects du régime : promotion de la sécurité routière afin de réduire les risques d'accidents, établissement de contributions d'assurance justes et équitables, prise en charge rapide et respectueuse des accidentés, gestion financière efficace. La proposition d'assurance présentée par la Société permet aujourd'hui à tous les cotisants d'apprécier les bienfaits d'une saine gestion et de réaliser qu'**Être prudent, c'est gagnant**.

Le Conseil d'experts ne recommande aucun changement à la proposition d'assurance de la Société. Les contributions d'assurance proposées visent à assurer le plein financement du régime, comme l'exige la *Loi sur la Société de l'assurance automobile*, tout en respectant 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.

Puisqu'il faut évoluer avec son temps, le Conseil d'experts n'en recommande pas moins certaines améliorations au régime afin de rendre la tarification encore plus fine pour certains groupes d'assurés, d'améliorer le processus de détermination des indemnités pour les accidentés de la route et de promouvoir la sécurité routière.

Le Conseil d'experts estime aussi important qu'il puisse revoir les deux grandes composantes des contributions d'assurance, aussi bien le financement que la capitalisation du régime d'assurance automobile. Et il estime important que la population puisse aussi se prononcer sur ces deux composantes dans le cadre d'une consultation publique.

Au-delà de son rôle d'assureur, la Société ne doit jamais oublier son rôle en matière de sécurité routière pour tous les usagers de la route. Ce n'est pas seulement en termes de dollars que se traduit l'amélioration du bilan routier, mais également en termes de diminution de drames humains.

Le Conseil d'experts souhaite que son rapport puisse enrichir la réflexion de la Société pour faire en sorte que le régime d'assurance automobile continue d'évoluer pour le plus grand bénéfice des Québécois.

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

Conformément au mandat que nous a confié le gouvernement du Québec le 13 janvier 2021 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 par la Société de l'assurance automobile du Québec quant à l'établissement des contributions d'assurance pour les années 2022 à 2024. 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 d'assurance automobile, 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 examiné les directives adoptées par le conseil d'administration de la Société en vue de l'établissement des contributions d'assurance pour les années 2022 à 2024. Nous avons pris connaissance de l'expertise actuarielle réalisée pour la détermination des contributions d'assurance au 1^{er} janvier 2022. Nous avons revu la nouvelle politique-cadre sur la gestion financière à long terme du Fonds d'assurance automobile du Québec. Et nous avons consulté de nombreux documents touchant les différentes facettes des activités du Fonds d'assurance automobile du Québec.

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 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 2022 à 2024 et fait état de nos recommandations et de nos observations.



Louise Dagnault
Présidente



Micheline Dionne
Membre



Guy Leblanc
Membre

Annexe 1

Évolution de la situation financière du Fonds d'assurance

Un régime sain financièrement

La situation financière du Fonds d'assurance automobile du Québec a évolué considérablement depuis sa création en 2004. D'un régime sous-financé et sous-capitalisé, il est devenu, aujourd'hui, un régime pleinement financé et pleinement capitalisé. On peut certes dire que le régime d'assurance automobile du Québec repose, aujourd'hui, sur des assises financières saines.

Il s'agit là d'un virage remarquable, attribuable à quatre facteurs en particulier : une amélioration du bilan routier, des réajustements aux contributions d'assurance, la révision des pratiques en matière d'indemnisation et de bons revenus de placement.

Nouvel encadrement législatif

En 2004, le gouvernement du Québec a apporté des modifications importantes au régime public d'assurance automobile. Il a en effet créé le Fonds d'assurance automobile du Québec. Ce fonds a été constitué à titre de patrimoine fiduciaire d'utilité sociale. Les sommes recueillies par le Fonds d'assurance 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 la promotion qui s'y rattache afin de réduire les risques associés à l'usage de la route.

En créant le Fonds d'assurance, le gouvernement a transféré à la Société de l'assurance automobile du Québec la responsabilité d'administrer le Fonds d'assurance et de fixer les contributions d'assurance. Celles-ci doivent être fixées par la Société après avoir obtenu l'avis d'un conseil d'experts, constitué à cette fin, qui, dans le cadre de son mandat, doit tenir une consultation publique auprès de la population.

Pour apprécier la situation financière du régime d'assurance automobile, deux indicateurs sont particulièrement importants, soit le taux de financement et le taux de capitalisation.

Taux de financement

La notion de financement du régime d'assurance automobile fait référence aux contributions d'assurance que la Société perçoit chaque année afin de couvrir, principalement, le coût des indemnités qui seront versées aux victimes pour des accidents survenus durant la même année. La Société perçoit ainsi près de 1 milliard de dollars annuellement.

L'article 17.4 de la *Loi sur la Société de l'assurance automobile du Québec* exige que, depuis l'année financière 2015, le Fonds d'assurance soit pleinement financé au moment de l'établissement des contributions d'assurance. Le «taux de financement» doit donc s'établir à 100 % au moment où la Société établit de nouvelles contributions d'assurance au début d'un nouveau cycle de tarification. Ce cycle de tarification est généralement de trois ans.

Comme on peut le voir au graphique ci-dessous, le taux de financement s'établissait à 118% en 2020, ce qui est largement supérieur à la cible visée par la Société. L'année 2020 n'est cependant pas représentative d'une année normale, puisque les mesures de confinement décrétées par les autorités publiques pour combattre la pandémie ont eu pour effet de réduire considérablement le nombre de véhicules – et d'accidents – sur les routes. Il faut se rappeler aussi que les contributions d'assurance pour les années 2019 à 2021 avaient été élaborées à partir des données d'accidents antérieures à 2018, soit bien avant la pandémie. Le taux de financement précédant 2019 est donc plus représentatif d'une année habituelle. On voit donc que, de 2016 à 2019, le taux de financement s'est situé autour de la cible de 100%.

Taux de capitalisation

La notion de capitalisation fait référence, quant à elle, 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'élèvent à plus de 8 milliards de dollars.

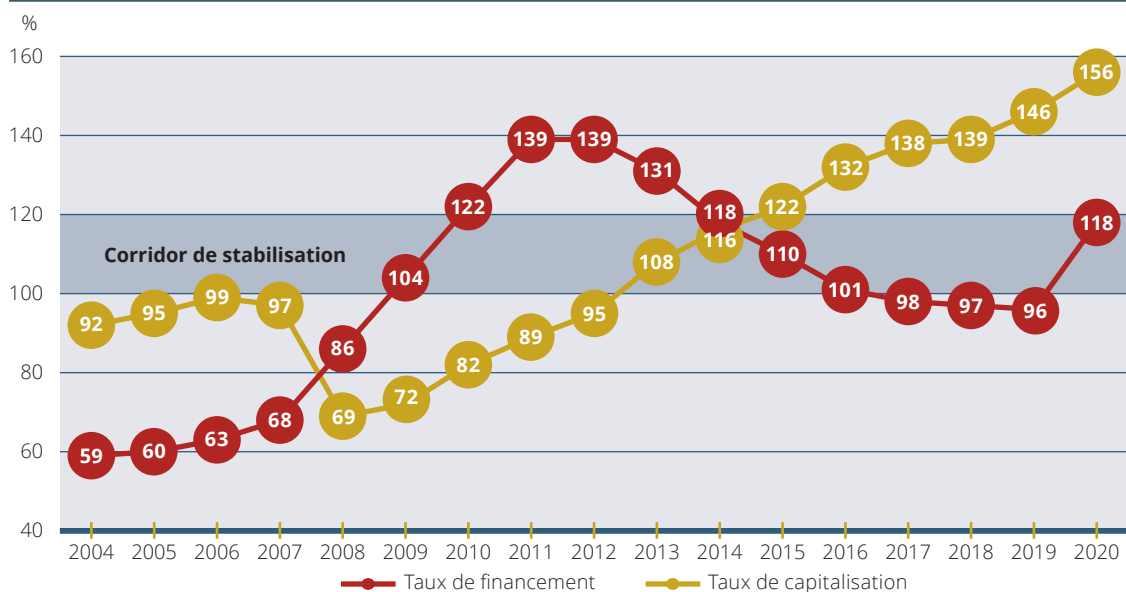
L'article 17.4 de la Loi stipule que le taux de capitalisation doit se situer au moins à 100% et que, dans l'éventualité d'un déficit, il doit être comblé sur une période maximale de quinze ans.

Cependant, par mesure de prudence et afin d'assurer la solidité financière et la pérennité du régime d'assurance automobile, la Société s'est fixé comme objectif de maintenir le taux de capitalisation à l'intérieur d'un corridor de 100% à 120%; c'est ce qu'elle appelle le «corridor de stabilisation».

Comme on peut le voir au graphique ci-dessous, après avoir touché un creux de 69% en 2008, le taux de capitalisation a grimpé régulièrement pour atteindre 156% au 31 décembre 2020, ce qui est au-delà de la borne supérieure du corridor de stabilisation.

Taux de financement et taux de capitalisation

Fonds d'assurance automobile du Québec¹ de 2004 à 2020



1. Le taux de capitalisation pour les années 2018 à 2020 tient compte de la remise de capital faite par la Société pour les années 2019 à 2021.

Annexe 2

Mandat du Conseil d'experts

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.

L'article 17.7 précise, quant à lui, 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 d'assurance, le Conseil d'experts doit également considérer, dans ses travaux, les critères de tarification prévus dans la *Loi sur l'assurance automobile*¹.

1. Les critères de tarification prévus dans la *Loi sur l'assurance automobile* sont présentés à l'annexe 3.

Annexe 3

Critères de tarification

Contexte législatif

Le Conseil d'experts doit tenir compte, dans ses travaux, en plus des dispositions de la *Loi sur la Société de l'assurance automobile du Québec*, des dispositions de la *Loi sur l'assurance automobile*.

La *Loi sur l'assurance automobile* 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.

Annexe 4

Principes et modalités de tarification

La Société de l'assurance automobile du Québec a adopté un certain nombre de principes et de modalités de tarification qui viennent compléter les critères déterminés par la législation.

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

Ainsi, le document d'information de la Société précise que les contributions d'assurance proposées pour les années 2022 à 2024 respectent sept principes et modalités de tarification – les mêmes que ceux qui avaient été utilisés lors des cycles de tarification précédents :

- > *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 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.

Annexe 5

Démarche du Conseil d'experts

Documents consultés et groupes rencontrés

Conformément aux dispositions de la *Loi sur la Société de l'assurance automobile du Québec*, le Conseil d'experts a revu la démarche suivie par la Société en ce qui concerne l'établissement des contributions d'assurance pour les années 2022 à 2024.

Pour ce faire, le Conseil d'experts a consulté une volumineuse documentation touchant les différentes facettes des activités du Fonds d'assurance automobile du Québec et a rencontré des responsables de chacune des vice-présidences de la Société ainsi que des experts externes qui ont posé un regard indépendant sur certaines activités du Fonds d'assurance.

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 2022 à 2024 ainsi que le projet de règlement sur les contributions d'assurance qui en découle;
- > les états financiers du Fonds d'assurance et de la Société des dernières années de même que le rapport des auditeurs indépendants sur l'audit des états financiers;
- > le rapport annuel de gestion de la Société des dernières années;
- > le plan stratégique de la Société pour les années 2016 à 2020;
- > le bilan routier du Québec des dernières années ainsi que l'évolution du nombre de personnes indemnisées;
- > la politique-cadre sur la gestion financière à long terme du Fonds d'assurance automobile du Québec de même que les trois politiques qu'elle encadre, soit la politique de capitalisation, la politique de financement et la politique de placement;
- > les documents relatifs à la tarification proposée par la Société pour les années 2022 à 2024, dont l'expertise actuarielle et les sous-rapports de tarification, le rapport d'examen par un pair de l'expertise actuarielle et les résolutions du conseil d'administration portant sur l'établissement des contributions d'assurance pour les années 2022 à 2024;
- > les rapports d'évaluation du passif actuariel et les analyses des résultats financiers du Fonds d'assurance des dernières années, y compris les rapports relatifs aux hypothèses économiques et au taux de rendement réel utilisés pour évaluer le passif actuariel, les rapports d'expérience du régime d'assurance automobile et la fiabilité des données utilisées pour l'évaluation du passif actuariel;
- > les documents portant sur le partage des frais d'administration entre la Société et le Fonds d'assurance, notamment pour les activités de prévention et de promotion de la sécurité routière;

- > une étude portant sur les infractions et les sanctions, sous forme de points d'inaptitude, liées à la conduite d'un véhicule routier;
- > un dossier d'information portant sur l'indemnisation des accidentés, dont le calcul de l'indemnité de remplacement de revenu, la couverture d'assurance, le service à la clientèle, le traitement des plaintes et des contestations;
- > un dossier d'information portant sur la sécurité routière et la stratégie de prévention routière, particulièrement pour les motocyclistes, dont le rapport du comité d'experts sur la sécurité des motocyclistes et les travaux de la Table moto;
- > les changements législatifs apportés au cours des dernières années à l'industrie du transport rémunéré de personnes par automobile;
- > un dossier d'information portant sur la détermination de l'aptitude à conduire et l'état de santé des conducteurs;
- > un dossier d'information portant sur les mesures touchant l'accès sécuritaire au réseau routier et la formation des conducteurs;
- > différents rapports de la Direction de la vérification interne et de l'évaluation des programmes portant sur des mandats d'audit touchant le Fonds d'assurance;
- > des documents d'information portant sur le contrôle routier et la sécurité des véhicules, notamment celle des véhicules lourds;
- > des documents d'information portant sur l'avancement des travaux de la nouvelle plateforme de gestion de l'information en voie d'implantation (projet CASA);
- > un extrait d'un avis rendu par la Direction générale des affaires juridiques relativement au surplus de capitalisation et à la distribution d'une remise en argent à tous les cotisants;
- > l'avis de Revenu Québec portant sur l'interprétation des règles fiscales relatives à la taxe sur les contributions d'assurance dans le cas d'un congé de paiement.

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 avec les membres du personnel de la Société. Le Conseil d'experts a ainsi pu s'entretenir avec des représentants de toutes les vice-présidences de la Société ainsi qu'avec des représentants de deux directions, soit la Direction de la vérification interne et de l'évaluation des programmes et la Direction générale des affaires juridiques. Il a aussi rencontré des experts externes qui ont jeté un regard indépendant sur certaines activités de la Société. Voici les groupes rencontrés :

- > Vice-présidence 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;

- > Vice-présidence à l'indemnisation des accidentés :
 - Direction générale du soutien en services aux accidentés;
 - Direction générale des services aux accidentés;
 - Direction générale des recours et de l'expertise-conseil en services aux accidentés;
 - Direction du soutien et du suivi administratif;
- > Vice-présidence aux affaires publiques et à la stratégie de prévention routière :
 - Direction des stratégies et des partenariats en sécurité routière;
 - Direction de la recherche et du développement en sécurité routière;
- > Vice-présidence au contrôle routier et à la sécurité des véhicules :
 - Direction générale du soutien aux opérations;
- > Vice-présidence à l'accès sécuritaire au réseau routier :
 - Direction générale de l'intégration des changements;
 - Direction générale des services à la clientèle centralisée et responsable de la gestion intégrée des services à la clientèle en contexte de COVID;
 - Direction de l'évolution du cadre normatif et des partenariats d'affaires;
- > Vice-présidence aux ressources humaines, matérielles et aux services numériques;
- > Direction générale des affaires juridiques et Secrétariat général;
- > Direction de la vérification interne et de l'évaluation des programmes.

Le Conseil d'experts a également rencontré l'actuaire externe mandaté par la Société afin d'examiner l'expertise actuarielle et les différentes études qui ont mené à la proposition de la Société en vue de mettre à jour la grille des contributions d'assurance aux fins de financement pour les années 2022 à 2024.

Le Conseil d'experts a aussi rencontré les auditeurs externes indépendants (le Vérificateur général du Québec et BDO Canada), de même que les membres de leurs équipes actuarielles, qui ont audité conjointement les états financiers du Fonds d'assurance.

Annexe 6

Consultation publique

Mémoires déposés, commentaires reçus et audiences publiques

Contexte législatif

L'article 17.6 de 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 en publiant 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. Cet avis doit indiquer :

- > la nature des modifications réglementaires envisagées par la Société relativement aux contributions d'assurance;
- > la tenue d'une consultation publique pour examiner ces modifications;
- > la possibilité pour toute personne intéressée de présenter ses observations, notamment sur le site Web du Conseil d'experts;
- > le lieu, la date et l'heure de la consultation publique.

Une telle consultation ne peut se tenir avant l'expiration de 30 jours suivant la date de la dernière publication.

Avis de publication des audiences publiques

Conformément à la Loi, le Conseil d'experts a publié, le 1^{er} mai 2021, un avis de consultation publique dans la *Gazette officielle du Québec* ainsi que dans cinq quotidiens de langue française et un quotidien de langue anglaise¹. Cet avis résumait la proposition d'assurance de la Société pour les années 2022 à 2024, 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.

La publication de l'avis avait été précédée d'un communiqué de presse, publié le 30 avril 2021.

Audiences publiques

Le Conseil d'experts a tenu une journée d'audiences publiques. Celle-ci a eu lieu le 1^{er} juin 2021, en mode virtuel, en raison des mesures sanitaires liées à la COVID-19. Les audiences publiques pouvaient être écoutées par toute personne, sans restriction, en temps réel ou en différé. Le lien pour écouter les audiences publiques est disponible sur le site du Conseil d'experts (www.conseilexpert.aaauto.ca) de même que sur le site de la plateforme gouvernementale de consultation publique (consultation.quebec.ca).

1. L'avis a été publié dans les cinq quotidiens de langue française suivants : *Le Devoir*, *La Presse* +, *Le Soleil*, *Le Journal de Québec* et *Le Journal de Montréal*; et dans un quotidien de langue anglaise : *The Gazette*. L'avis a également été publié, sous forme de rappel, le 15 mai 2021, dans les mêmes quotidiens que pour l'avis initial.

Pour être invités aux audiences publiques, les personnes et les groupes devaient préalablement avoir fait parvenir un mémoire au Conseil d'experts.

La date limite pour déposer un mémoire ou pour faire des commentaires avait été fixée au 21 mai 2021.

Tous les documents et tous les renseignements nécessaires pour participer à la consultation publique étaient disponibles sur le site Web du Conseil d'experts et sur la plateforme gouvernementale de consultation publique. Ces deux sites contenaient notamment la proposition d'assurance de la Société pour les années 2022 à 2024, le mandat, la composition et la démarche suivie par le Conseil d'experts, de même que la façon de participer à la consultation publique.

Nombre de mémoires et de commentaires reçus

Le Conseil d'experts a reçu six mémoires et douze personnes lui ont fait parvenir des commentaires portant sur les contributions d'assurance proposées par la Société pour les années 2022 à 2024 ou, d'une façon plus générale, sur le régime public d'assurance automobile et sur la sécurité routière. Cinq des six auteurs de mémoires ont accepté d'être entendus lors des audiences publiques du 1^{er} juin 2021.

Principaux sujets traités dans les mémoires

Voici les principaux sujets abordés par les six groupes ou personnes qui ont déposé un mémoire au Conseil d'experts.

Comité d'action politique motocycliste-Escargot (CAPM-E)

Voici les conclusions du mémoire déposé par le Comité d'action politique motocycliste-Escargot (CAPM-E), un organisme voué à la défense et à la promotion des droits et libertés des motocyclistes québécois :

« Le CAPM-E demande d'affecter les surplus actuariels à un programme structuré, dédié à la sécurité des usagers vulnérables par l'amélioration de la compétence des motocyclistes d'abord, et éventuellement de l'ensemble des conducteurs. Cette manière de procéder aura un effet plus bénéfique à long terme qu'un simple congé de paiement ponctuel. »

« Le CAPM-E demande que la formation continue et l'expérience de la conduite d'une moto soient reconnues dans la tarification d'assurance. »

« Le CAPM-E demande la création d'un organisme-conseil 'Guichet unique moto' voué à la sécurité des motocyclistes et doté d'un financement permanent. »

« Le CAPM-E juge qu'une évolution des pratiques actuelles de la Société en assurance de personnes serait pertinente et positive pour éviter des dédoublements des contributions d'assurance. »

« Le CAPM-E demande l'abolition des catégories moto pour les incorporer au groupe des véhicules de promenade. »

Lors des audiences publiques, les représentants du CAPM-E ont ajouté deux éléments à leur mémoire après le dépôt de celui-ci.

Les représentants du CAPM-E se questionnent tout d'abord sur la légalité pour la Société de verser une partie du surplus du Fonds d'assurance au gouvernement en guise de taxe sur les assurances, même si les cotisants bénéficieraient d'un congé de paiement des contributions d'assurance².

Les représentants du CAPM-E saluent par ailleurs l'annonce par le gouvernement et la Société de la mise sur pied d'un projet-pilote en vue d'encourager les motocyclistes à suivre des cours de perfectionnement et de rafraîchissement des compétences, mais déplorent l'insuffisance de l'incitatif financier rattaché à ce projet-pilote et les longs délais requis pour recueillir les données qui en résulteront.

Coalition Motocyclistes Québec (CMQ)

La Coalition Motocyclistes Québec (CMQ) estime que les contributions d'assurance proposées par la Société devraient mieux refléter la réalité des motocyclistes. La CMQ recommande notamment que les contributions d'assurance sur le permis de conduire des motocyclistes soient de 11 % supérieures à celles des véhicules de promenade, comme cela était le cas de 2019 à 2021. Selon la CMQ, la Société devrait «continuer à utiliser le même multiplicateur que celui utilisé par le passé par souci d'équité pour les conducteurs actuels». La Société devrait également appliquer les mêmes ratios que ceux qui existaient au cours des dernières années pour tarifier le permis des apprentis motocyclistes.

Selon la proposition de la CMQ, les contributions d'assurance sur le permis de conduire des motocyclistes et des apprentis motocyclistes seraient haussées, mais les sommes supplémentaires ainsi obtenues devraient servir à réduire les contributions d'assurance sur l'immatriculation des motos.

Par ailleurs, dans le but d'améliorer la sécurité routière, la CMQ propose que, compte tenu du risque associé à la conduite d'une moto sport, un détenteur de permis d'apprenti motocycliste ne soit pas autorisé à détenir ou même à conduire un tel véhicule. La CMQ recommande aussi que la période de détention d'un permis d'apprenti motocycliste soit de deux ans et non d'un an.

Les représentants de la CMQ souhaitent par ailleurs que la Société se penche sur l'enjeu du remisage des véhicules, une pratique de plus en plus répandue chez les motocyclistes, qui cherchent ainsi à économiser sur les contributions d'assurance.

Les représentants de la CMQ ont également soulevé la question des contributions payées en double par les motocyclistes (contributions pour le véhicule de promenade et pour la moto), de même que les surprimes liées aux points d'inaptitude, dont, selon la compréhension de la CMQ, les pénalités iraient principalement au fonds des véhicules de promenade plutôt qu'à celui des motocyclistes, ce qui créerait un manque à gagner pour le fonds des motocyclistes.

2. Peu de temps après les audiences publiques, la Société a obtenu un avis de Revenu Québec indiquant que la taxe sur les assurances n'avait pas à être payée par la Société.

Association pour le transport collectif de la Rive-Sud (ATCRS)

L'Association pour le transport collectif de la Rive-Sud (ATCRS) a présenté un mémoire intitulé : *Le transport collectif : réduire les accidents d'automobile à la source.*

Voici les conclusions du mémoire déposé par l'ATCRS, un organisme qui a pour but de promouvoir le développement des transports collectifs en Montérégie :

« L'Association pour le transport collectif de la Rive-Sud (ATCRS) a pris connaissance de la proposition de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) d'effectuer une 'remise de capital' aux assurés en 2022 et 2023. »

« L'ATCRS considère que cette façon de procéder constitue une manière particulièrement inefficace de gérer les surplus du Fonds d'assurance automobile du Québec (ci-après le « Fonds ») et que l'argent serait mieux investi dans la seconde mission du Fonds, soit 'à la prévention en matière de sécurité routière et à la promotion qui s'y rattache afin de réduire les risques associés à l'usage de la route.' »

« La meilleure façon de prévenir les risques en matière de sécurité routière consiste à réduire les risques à la source, notamment en limitant l'utilisation de l'automobile individuelle. Dans ce contexte, la SAAQ devrait plutôt investir les surplus du Fonds dans la promotion du transport collectif comme moyen de réduire les accidents d'automobile. »

« L'ATCRS propose donc à la SAAQ d'utiliser le Fonds afin de financer un programme de réduction des accidents automobiles par la promotion du transport collectif. Ce programme pourrait être financé à hauteur de 100 millions de dollars par an pour les dix prochaines années, à même les surplus du Fonds. »

« Par ailleurs, l'ATCRS considère que la remise du capital aux assurés est contraire à l'objectif du régime et à la nature même du contrat d'assurance, dans la mesure où le contrat d'assurance implique le paiement d'une somme [pour assurer] un risque futur. Dans l'éventualité où le risque ne se réalise pas, l'assureur n'a aucune obligation de remettre le capital aux assurés. De plus, la *Loi sur la Société d'assurance automobile du Québec* ne donne aucunement compétence à la Société pour accorder une telle remise. »

Mémoires déposés à titre individuel

Trois mémoires ont été déposés au Conseil d'experts par des particuliers, à titre individuel.

- Un premier mémoire a été présenté par un amateur de voitures et de motos anciennes. L'auteur du mémoire possède une automobile et trois motocyclettes, dont deux sont des motos antiques. Il fait notamment valoir les points suivants :
 - l'auteur trouve illogique que la Société exige une contribution d'assurance pour immatriculer ses trois motos, alors qu'il ne conduit qu'une seule moto à la fois. Son risque, dit l'auteur, n'est pas triplé parce qu'il immatricule trois motos. Il recommande que les propriétaires de plusieurs véhicules (autos, motos) n'aient à payer qu'une seule contribution d'assurance, correspondant à la contribution la plus élevée parmi les différents véhicules;

- l'auteur recommande que les propriétaires d'un véhicule déclarent le nombre de conducteurs qui utilisent ce véhicule, de sorte que la Société pourrait exiger une contribution d'assurance supplémentaire pour immatriculer ce véhicule afin de tenir compte des autres conducteurs. Cette contribution supplémentaire pourrait être moindre que la « pleine contribution », puisqu'il s'agit de conducteurs occasionnels. En revanche, si un accident survenait avec ce véhicule alors qu'un conducteur occasionnel était au volant, la Société n'aurait pas à indemniser les victimes du véhicule si le propriétaire n'avait pas déclaré que celui-ci pouvait être utilisé par un conducteur supplémentaire;
 - l'auteur estime également que les règles pour la conduite de motos antiques devraient être revues. Actuellement, les propriétaires de motos antiques peuvent circuler seulement sur les routes où la limite de vitesse est de 70 km/h ou moins. Cette règle lui apparaît trop restrictive.
- > Un deuxième mémoire recommandait que, pour assurer une plus grande équité et pour mieux refléter le risque d'accident, la Société devrait tenir compte, lors de l'établissement des contributions d'assurance, des facteurs suivants : le kilométrage parcouru et la condition du véhicule, de même que l'âge, l'état de santé et le dossier de conduite du conducteur.
- > Un troisième mémoire a été présenté par un spécialiste de la formation des motocyclistes. Après avoir noté que le problème est le même depuis plusieurs années, soit la formation des novices, il recommande que les écoles de conduite soient évaluées en fonction du bilan routier des anciens élèves de ces écoles, de manière à créer un palmarès afin que les motocyclistes puissent comparer les écoles de conduite. Il recommande aussi à la Société de se pencher sur la formation dispensée par les écoles de conduite.

Principaux sujets traités dans les commentaires³

Voici les principaux sujets abordés par les personnes qui ont fait parvenir des commentaires au Conseil d'experts :

- > une personne estime que la contribution d'assurance devrait tenir compte du nombre d'années d'expérience des conducteurs et de leur dossier de conduite. La contribution d'assurance devrait aussi être bonifiée pour les conducteurs qui présentent un bon dossier de conduite;
- > une personne recommande à la Société de prolonger le versement des indemnités au-delà de 68 ans. Selon l'auteur, les indemnités n'ont pas été revues depuis 40 ans, alors que l'espérance de vie a augmenté de 11 ans pendant cette période;
- > une personne s'oppose au gel des contributions d'assurance proposées par la Société. L'auteur estime que le surplus accumulé par la Société constitue une sécurité financière. L'auteur recommande à la Société d'ajuster plutôt les contributions d'assurance au coût de la vie. Il en irait de même des indemnités versées aux accidentés de la route, qui devraient, elles aussi, être indexées au coût de la vie;
- > certaines personnes croient que la contribution d'assurance ne devrait s'appliquer que sur le permis de conduire, et non sur le permis et sur l'immatriculation, puisque c'est la personne qui est responsable du risque et non le véhicule;

3. Les commentaires pouvaient être formulés sur le site de la plateforme gouvernementale de consultation publique, de façon anonyme, ou pouvaient être expédiés à l'adresse courriel ou à l'adresse postale du Conseil d'experts.

> plusieurs commentaires provenaient de motocyclistes :

- une personne estime que la contribution d'assurance des motocyclistes devrait être jumelée à celle des véhicules de promenade, quitte à ajuster la contribution d'assurance lorsqu'un motocycliste est responsable d'un accident;
- quelques personnes croient que la contribution d'assurance devrait s'appliquer à un seul véhicule, la moto ou le véhicule de promenade, puisque les personnes ne conduisent qu'un seul véhicule à la fois et ne sont indemnisées qu'une seule fois en cas d'accident;
- quelques personnes ont présenté leurs commentaires sur le permis d'apprenti pour les motocyclistes. Une personne souhaite que le permis d'apprenti devienne obligatoire pendant deux ans, puisque les données démontrent une surreprésentation des gens ayant moins de deux ans de conduite dans les accidents mortels; leur contribution d'assurance devrait également être plus élevée, afin de tenir compte de leur risque. Les motos plus puissantes devraient aussi être restreintes pour les apprentis conducteurs. La formation devrait par ailleurs être améliorée et l'accès à la conduite d'une moto resserrée. Une personne trouve finalement exagérée la contribution d'assurance exigée pour le permis d'apprenti motocycliste;
- une personne fait valoir que la Société justifie les contributions d'assurance, qu'elle juge exorbitantes, par le risque que représentent les motocyclistes, mais ne propose jamais de nouveautés pour former les motocyclistes. L'auteur s'explique mal aussi que la Société n'exige aucune protection corporelle pour les motocyclistes. L'auteur conclut en souhaitant une tarification unique et, surtout, raisonnable;
- quelques personnes estiment que les contributions d'assurance pour les motos à risque sont trop élevées, alors que l'on sait que plusieurs types de motos peuvent rivaliser de puissance avec les motos à risque.

Dépôt légal 2021

Bibliothèque et Archives nationales du Québec

ISBN : 978-2-550-89600-5 (imprimé)

ISBN : 978-2-550-89601-2 (PDF)

Impression

Achevé d'imprimer en juillet 2021 sur les presses
de l'imprimerie Numérix à Québec





CONSEIL D'EXPERTS SUR LES
CONTRIBUTIONS D'ASSURANCE
AUTOMOBILE