



CONSEIL D'EXPERTS
SUR LES CONTRIBUTIONS
D'ASSURANCE AUTOMOBILE

➔ PRÉSERVER L'ÉQUITÉ

Rapport du Conseil d'experts

sur le financement du régime public d'assurance automobile

Décembre 2011

Le 8 décembre 2011

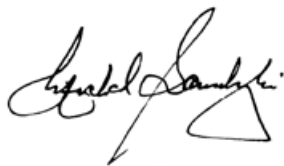
Madame Marie-Anne Tawil
Présidente
Conseil d'administration
Société de l'assurance automobile du Québec

Madame la Présidente,

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

Conformément au mandat que nous a confié le gouvernement du Québec le 18 mai 2011, nous vous soumettons les recommandations qui se dégagent de l'ensemble de nos travaux et de la consultation publique que nous avons tenue en octobre 2011.

Veillez agréer, Madame la Présidente, l'expression de nos meilleurs sentiments.



Michel Sanschagrin
Président



Louise Dagnault
Membre



Henri Renault
Membre

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

COLLABORATEURS

Jacques Carrière, coordonnateur aux communications

Doris Côté, adjointe au Conseil d'experts

Francine Legaré, rédactrice

Hélène Dumais, réviseure linguistique

Anne Bolduc, greffière

Gabriel Pelletier, graphiste

AVERTISSEMENT

Dans le but d'alléger le texte :

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

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

- le **financement** a trait à la relation entre les sommes perçues, pour une année donnée, et la valeur des indemnités, présentes et futures, payables pour les accidents survenus pendant cette même année;
- la **capitalisation** a trait à la relation entre les actifs du Fonds d'assurance, à une date donnée, et les sommes requises en vue d'assurer le paiement des indemnités futures pour les accidents survenus avant cette date;
- dans un contexte d'assurance, l'**équité** équivaut à faire en sorte que chaque catégorie de cotisants paie les coûts qui lui sont attribués.

Les estimations qui figurent dans le présent rapport ont été effectuées par la Société à la demande du Conseil d'experts, y compris les projections pour la période 2011-2015 qui n'apparaissent pas dans les documents accompagnant la proposition de la Société.

RENSEIGNEMENTS

Des renseignements sur le Conseil d'experts, son mandat et ses travaux se trouvent à l'adresse Web suivante : www.conseilexpert.aauto.ca.

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

Société de l'assurance automobile du Québec

Direction des communications

Case postale 19600

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

Québec (Québec) G1K 8J6

www.saaq.gouv.qc.ca

Dépôt légal – 2011

Bibliothèque et Archives nationales du Québec – Bibliothèque et Archives Canada

ISBN 978-2-9809468-1-3 (version imprimée); 978-2-9809468-2-0 (PDF)

PRÉSERVER L'ÉQUITÉ

Message du président

Il y a plus de 30 ans, le Québec s'est donné un régime d'assurance automobile unique qui comporte de nombreux avantages dont, principalement, le fait d'être simple, universel, efficace et économique.

Le financement et la capitalisation du régime public d'assurance automobile du Québec ont posé des défis considérables au cours des dernières années, mais les solutions adoptées par la Société de l'assurance automobile du Québec permettent aujourd'hui au régime de reposer sur des assises financières saines. C'est une réalisation qui est tout à l'honneur du Québec.

Il importe maintenant de **préserver l'équité** du régime.

À noter que, dans le cas du régime, l'équité revêt un sens particulier, indissociable de l'objectif fondamental retenu lors de sa création en 1978. Les concepteurs de cette réforme majeure ont mis en place un régime universel d'indemnisation des victimes d'un accident de la route, sans égard à la responsabilité. D'ailleurs, la Loi sur l'assurance automobile en fait mention en ces termes mêmes.

Dans ce contexte, l'équité impose à chaque cotisant de payer une contribution d'assurance correspondant au coût des indemnités associé à son groupe. Les règles d'application suivantes permettent à la Société d'établir une tarification respectant l'objectif d'équité :

- ▶ La notion de responsabilité est exclue de l'indemnisation des victimes, tout comme elle l'est au moment de l'attribution du coût des indemnités à chacun des véhicules impliqués dans un accident. Ce coût est alors partagé en parts égales entre les véhicules visés ;
- ▶ Le coût total des indemnités pour une année est ensuite partagé par grande catégorie de véhicules présentant des risques similaires d'accidents avec blessures corporelles ;
- ▶ Le coût des indemnités attribué à une catégorie de véhicules est financé par une contribution d'assurance prélevée sur le permis de conduire et l'immatriculation ;
- ▶ Étant donné que le comportement d'un conducteur influe aussi sur le risque d'accident et, par conséquent, sur le coût des indemnités, l'attribution de points d'inaptitude aux conducteurs moins respectueux du Code de la sécurité routière entraîne une contribution d'assurance additionnelle pour ceux-ci.

Le régime repose aujourd'hui sur des assises financières saines.

Pour l'essentiel, la tarification proposée par la Société s'inscrit dans une logique d'équité, mais elle comporte cependant quelques exceptions qu'il convient d'éliminer.

Le Conseil d'experts recommande, à titre de préoccupation de tout premier plan, de **préserver l'équité** du régime.

La Société revoit périodiquement les différentes catégories de véhicules routiers en fonction du coût des indemnités attribué à chacune. Lorsque le nombre et l'expérience le justifient, elle ajoute ou retranche certaines catégories, dans le souci constant de déterminer les contributions d'assurance sur une base juste et raisonnable.

Pour l'essentiel, la tarification proposée dans la nouvelle approche de la Société s'inscrit dans la même logique.

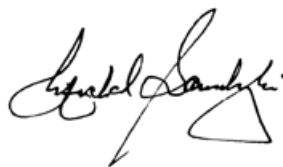
Une catégorie fait toutefois exception, soit celle des motocyclettes qui est visée par une série de modifications sur lesquelles le Conseil d'experts juge important de se pencher.

Ainsi, la Société propose d'introduire de nouvelles modalités de paiement du coût des indemnités attribué à la catégorie « motocyclette ». Ces modalités ne peuvent se justifier que si elles se fondent sur l'évaluation du coût des indemnités qui s'y rattachent. Or, l'examen de la situation révèle que ce n'est pas totalement le cas.

S'il va de soi que la catégorie des motocyclettes ne touche qu'un nombre restreint d'utilisateurs du réseau routier, les dispositions qui s'y rapportent prennent une dimension qui va au-delà de ce nombre en ce qu'elles constituent une brèche réelle dans l'application du principe d'équité, à la base du régime.

Le Conseil d'experts met donc en garde la Société contre tout glissement que de telles mesures pourraient entraîner. C'est en ce sens qu'il lui recommande, à titre de préoccupation de tout premier plan, de **préserver l'équité** du régime.

Le président,



Michel Sanschagrin

TABLE DES MATIÈRES

Introduction	7	
1. Le Conseil d'experts sur les contributions d'assurance automobile	10	
Présentation		
2. L'évolution du régime	13	
Depuis 2004		
3. Les recommandations du Conseil d'experts en 2006	17	
Suivi		
4. L'approche proposée par la Société	20	
De 2011 à 2015		
5. Les vérifications effectuées par le Conseil d'experts	23	
Démarches et ressources		
6. La consultation publique	26	
Mémoires et audiences publiques		
7. Les recommandations du Conseil d'experts	32	
Préserver l'équité		
8. La Politique de capitalisation de la Société	45	
Résumé et recommandation additionnelle		
Conclusion	49	
Annexe I	Individus et associations ayant soumis un mémoire au Conseil d'experts sur les contributions d'assurance automobile	51
Annexe II	Orientations convenues entre la Société de l'assurance automobile du Québec et le Front commun motocycliste	52
Annexe III	Modifications aux contributions d'assurance recommandées par le Conseil d'experts sur les contributions d'assurance automobile	54

INTRODUCTION

En 2004, le gouvernement du Québec a modifié son régime public d'assurance automobile et créé le Fonds d'assurance automobile du Québec¹, patrimoine fiduciaire d'utilité sociale. Ce fonds, administré par la Société de l'assurance automobile du Québec, a été conçu pour servir exclusivement au financement du régime et à la réalisation de sa mission.

À la même époque, la Société s'est vu confier par l'État la responsabilité d'apporter des solutions au déficit du régime, conséquence d'un **sous-financement annuel récurrent** et d'une **sous-capitalisation depuis 2003**. Depuis lors, c'est donc à elle que revient le rôle de fixer les contributions d'assurance. Des modifications à la classification des véhicules routiers et des hausses de contributions d'assurance ont été proposées. Ces modifications ont alors été soumises à l'examen d'un conseil d'experts constitué à cette fin.

À l'issue de ses travaux, en juin 2006, le Conseil d'experts sur les contributions d'assurance automobile a produit un rapport² comportant une série de recommandations et de propositions dont la Société s'est inspirée par la suite. Le rapport indiquait quatre priorités pour **protéger l'avenir** du régime, soit :

- ▶ augmenter les contributions d'assurance à compter de 2007 pour assurer un financement équilibré du régime, et ce, pour chaque catégorie de véhicules routiers ;
- ▶ étaler les hausses de contributions d'assurance sur cinq ans, au lieu des quatre années du scénario initial, et les fixer pour les trois prochaines années ;
- ▶ commencer l'amortissement du déficit (sous-capitalisation) du régime dès 2007 ;
- ▶ faire part aux assurés, avant la prochaine révision des contributions d'assurance, d'une politique de financement à long terme du régime qui préciserait le mode de détermination des contributions futures.

En 2004, devant le déficit du régime public d'assurance automobile, le gouvernement a créé le Fonds d'assurance et a mandaté la Société pour redresser la situation.

Le Conseil d'experts a produit son premier rapport en 2006 sur les mesures proposées par la Société pour mettre fin au sous-financement et à la sous-capitalisation du régime.

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

² CONSEIL D'EXPERTS SUR LE FINANCEMENT DU RÉGIME PUBLIC D'ASSURANCE AUTOMOBILE, *Protéger l'avenir, Rapport du Conseil d'experts sur les contributions d'assurance automobile*, Québec, juin 2006 ; consultable sur les sites Web suivants : www.conseilexpert.aauto.ca et www.saaq.gouv.qc.ca.

En 2011, la Société a de nouveau déposé un projet de règlement sur les contributions d'assurance pour atteindre et maintenir l'équilibre financier.

Pour l'essentiel, l'équité demeure au cœur des préoccupations du Conseil d'experts et les adaptations à apporter au régime ont principalement pour objet d'associer à chaque catégorie de cotisants son risque réel et des contributions d'assurance qui en soient le reflet.

En août 2011, la Société a, de nouveau, déposé un document d'information³ et un projet de règlement sur les contributions d'assurance qui actualise les constats ainsi que les moyens pour atteindre et maintenir l'équilibre financier selon un horizon qui s'étend jusqu'en 2015. Comme cela a été le cas en 2006, le projet de règlement a été soumis à l'examen d'un conseil d'experts.

Le présent rapport du Conseil d'experts fait état de ses recommandations. Pour l'essentiel, l'équité demeure au cœur de ses préoccupations et les adaptations à apporter au régime ont principalement pour objet d'associer à chaque catégorie de cotisants son risque réel et des contributions d'assurance qui en soient le reflet.

Par ailleurs, la Société a élaboré une nouvelle politique de capitalisation afin de prévoir des mécanismes de gestion des gains et des pertes à compter de 2011. Cette politique, adoptée par la Société en août 2011, a aussi été examinée par le Conseil d'experts qui propose que la politique en question soit soumise à la consultation publique au moment de la prochaine révision des contributions d'assurance.

³ SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC, *Sur la bonne voie pour un régime durable et équitable, Document d'information sur l'approche proposée et sur le projet de règlement sur les contributions d'assurance*, Québec, SAAQ, août 2011 ; consultable sur les sites Web suivants : www.conseilexpert.aauto.ca et www.saaq.gouv.qc.ca.

1.

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

Présentation



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

PRÉSENTATION

Le Conseil d'experts est formé de trois membres nommés par le gouvernement du Québec en mai 2011 et issus des milieux de l'actuariat et de l'assurance, soit :

- Michel Sanschagrin, actuaire ;
- Louise Dagnault, comptable agréée ;
- Henri Renault, avocat.

Le Conseil d'experts a pour mandat :

- ▶ de revoir la démarche suivie par la Société et de vérifier les données que cette dernière a utilisées à l'appui des modifications réglementaires qu'elle envisage ;
- ▶ de tenir une consultation publique pour recueillir des recommandations, des commentaires et des suggestions des personnes et des groupes intéressés ;
- ▶ de faire des recommandations à la Société à titre de fiduciaire du régime.

Au cours de ses travaux, en vertu de l'article 17.7 de la Loi sur la Société de l'assurance automobile du Québec, le Conseil d'experts doit :

- ▶ évaluer les critères de tarification des contributions d'assurance adoptés par la Société et s'assurer qu'ils correspondent notamment aux principes d'auto-financement du régime, d'indemnisation par les utilisateurs de véhicules routiers, d'équité et de faisabilité administrative ;
- ▶ valider le montant des dépenses que la Société juge nécessaire pour le paiement des indemnités et des autres frais à la charge du Fonds d'assurance pour les prochaines années ;
- ▶ évaluer les mesures de prévention en matière de sécurité routière et les actions de promotion qui s'y rattachent pour réduire les risques associés à l'usage de la route ;
- ▶ tenir compte des risques différents inhérents à chaque catégorie d'assurés et de l'équité à maintenir entre ces catégories ;
- ▶ 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 des services offerts aux assurés par la Société et de toute modification apportée au régime ;

Le Conseil d'experts a pour mandat de revoir la démarche de la Société et de vérifier les données utilisées à l'appui des modifications des contributions d'assurance. Il doit aussi tenir une consultation publique et faire des recommandations à la Société.

- ▶ tenir compte des préoccupations économiques et sociales que lui indiquent la Société et la population.

À noter que le mandat du Conseil d'experts a trait prioritairement à la tarification et que, pour ce faire, il doit considérer l'encadrement imposé à la Société en vertu de la Loi sur l'assurance automobile.

À titre de rappel

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

Pour le **permis de conduire**, l'article 151 de cette loi précise que la Société peut uniquement considérer les facteurs suivants :

- la nature du permis demandé (par exemple : « régulier », « probatoire », « apprenti », « restreint »);
- sa classe (par exemple : « véhicule de promenade », « motocyclette »);
- sa catégorie (par exemple : « 6A », « 6B », « 6C » pour les motocyclettes);
- le nombre de points d'inaptitude inscrits au dossier du demandeur ;
- les révocations ou les suspensions de permis du demandeur.

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

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

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

2.

L'ÉVOLUTION DU RÉGIME

Depuis 2004



2. L'ÉVOLUTION DU RÉGIME

DEPUIS 2004

► UNE SITUATION FINANCIÈRE PRÉOCCUPANTE

En 2004, le régime devait relever trois défis :

- ▶ le **financement** : le régime était sous-financé. Les contributions d'assurance étaient alors à peu près au même niveau que 20 ans auparavant, tandis que les indemnités versées aux accidentés de la route avaient augmenté de 70 %. Il s'était donc créé un écart entre les revenus et les dépenses du régime, écart qui avait progressé au fil des ans pour atteindre près de 450 millions de dollars en 2004 ;
- ▶ la **capitalisation** : le régime était sous-capitalisé. Il affichait une sous-capitalisation de 617 millions de dollars au 31 décembre 2004. On enregistrait ainsi un écart de 8 % entre la valeur du Fonds d'assurance nouvellement créé et celle de ses engagements envers les personnes indemnisées (pour chaque dollar éventuellement payable aux accidentés de la route, il n'y avait que 92 cents en réserve) ;
- ▶ l'**équité** : le régime était jugé inéquitable. Les contributions d'assurance exigées pour plusieurs catégories de cotisants étaient insuffisantes pour payer le coût des indemnités attribué à chacun. De plus, les contributions d'assurance exigées des cotisants ne tenaient pas compte du besoin de capitalisation des engagements envers les victimes d'accidents des années antérieures.

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

► UN NOUVEL ENCADREMENT LÉGISLATIF

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

Ces correctifs prévoyaient également que la Société devait obligatoirement redresser la situation financière du Fonds d'assurance et établissait un échéancier pour ce faire. Le gouvernement accordait en outre à la Société la responsabilité de déterminer les contributions d'assurance après avoir obtenu l'avis d'un conseil d'experts devant tenir une consultation publique et lui faire des recommandations.

► LES MESURES DE REDRESSEMENT ADOPTÉES EN 2006 ET LEURS RETOMBÉES

En 2006, à la suite du dépôt de sa proposition et des recommandations du Conseil d'experts, la Société a mis en œuvre plusieurs mesures pour rétablir l'équilibre financier du régime et le rendre plus équitable. Ces mesures s'articulaient autour de quatre axes principaux :

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

Le Fonds d'assurance est destiné uniquement au financement du régime.

En 2006, les mesures adoptées par la Société pour rétablir l'équilibre financier du régime ont entraîné notamment des hausses de contributions d'assurance modulées en fonction du risque.

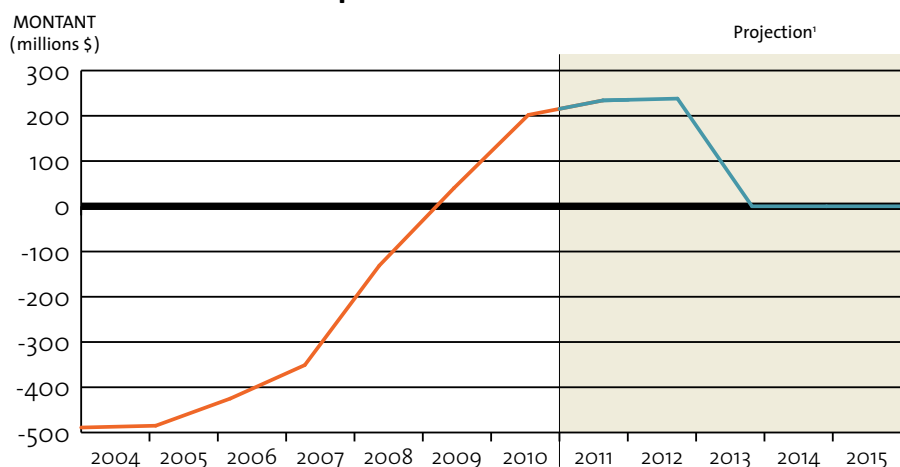
- ▶ la **hausse des contributions d'assurance**: deux cibles étaient visées, soit le plein financement du coût annuel associé à chaque catégorie de cotisants au plus tard en 2015 et l'amortissement de tout déficit sur une période maximale de 15 ans à partir du moment où ce déficit est constaté;
- ▶ le **rétablissement de l'équité**: il fallait moduler les contributions d'assurance de manière à rétablir l'équité entre les catégories de cotisants en associant ces contributions à la notion de risque;
- ▶ l'**amélioration du bilan routier**: l'objectif consistait à diminuer le nombre d'accidents de la route;
- ▶ la **diminution du coût du régime**: il fallait revoir certaines pratiques en matière d'indemnisation.

Par la suite, les moyens mis en œuvre ont mené à d'importantes avancées.

L'objectif de plein financement du régime a été atteint dès 2009, soit plus rapidement que prévu.

Ainsi, le **plein financement** du régime a été atteint en 2009, soit plus rapidement que prévu (voir le graphique qui suit). Pour l'année 2010, le Fonds d'assurance a enregistré un excédent de financement de 202 millions de dollars, tandis que, globalement, le taux de financement a atteint 122 %. Ce redressement s'explique principalement par la hausse des contributions d'assurance, une nette amélioration du bilan routier et une amélioration des processus de la Société en matière de gestion des indemnités et de ses frais généraux.

ÉVOLUTION DU FINANCEMENT (Surplus ou déficit annuel)



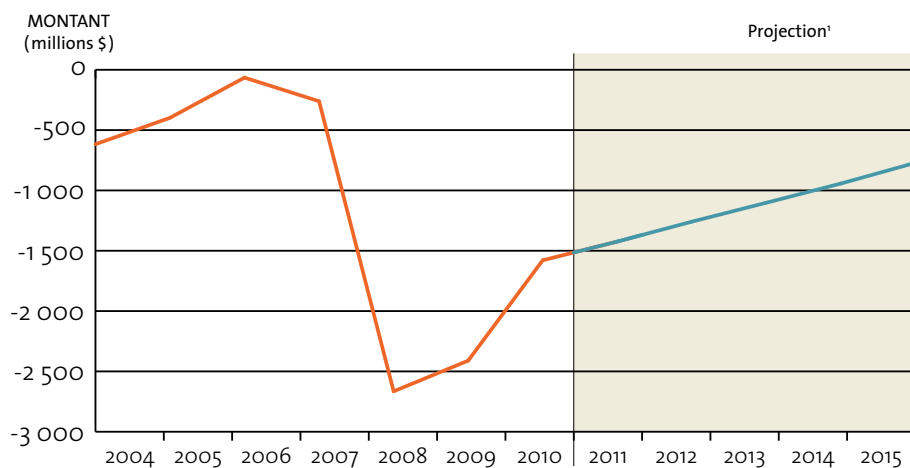
¹Pour les années 2011 à 2015, projection selon les hypothèses de la Société.
À compter de 2013, les contributions pour amortir le déficit sont exclues.

Pour les années 2011 et 2012, l'excédent de financement devrait demeurer. À compter de 2013, les contributions d'assurance seront scindées en deux parties: d'une part, celles qui sont estimées nécessaires au financement à 100 % du régime et, d'autre part, celles qui sont prévues pour amortir le déficit (sous-capitalisation).

L'approche appliquée de 2006 à 2010 prévoyait que, une fois le plein financement atteint, il faudrait résorber le déficit cumulé. C'est à ce problème de **sous-capitalisation** que la Société doit maintenant s'attaquer. En effet, comme résultat d'un sous-financement historique et de la crise financière de 2008, le Fonds d'assurance affichait un déficit cumulé de 1,6 milliard de dollars au 31 décembre 2010. Concrètement, la Société ne disposait plus que de 82 cents pour chaque dollar dû aux accidentés de la route, soit un écart de 18 % entre la valeur du Fonds d'assurance et celle des engagements du régime.

Le graphique ci-dessous permet de constater que, au cours de l'année 2008, la crise financière a influé de façon marquée sur le niveau du déficit qui a atteint plus de 2,6 milliards de dollars. Grâce à l'expérience favorable des deux dernières années, la sous-capitalisation a diminué de 1,0 milliard de dollars. Au cours des prochaines années, l'excédent de financement attendu en 2011 et en 2012 de même que les contributions d'assurance prévues pour l'amortissement de la sous-capitalisation devraient faire diminuer de moitié le déficit cumulé d'ici 2016.

ÉVOLUTION DE LA CAPITALISATION (au 31 décembre de l'année)



¹Pour les années 2011 à 2015, projection selon les hypothèses de la Société.

Finalement, le régime est aujourd'hui plus **équitable**, puisque les contributions d'assurance de la plupart des catégories de cotisants sont généralement suffisantes pour couvrir le coût des indemnités qui leur est attribué.

Il faut maintenant s'attaquer au problème de la sous-capitalisation.

Le régime est plus équitable qu'auparavant pour la plupart des catégories de cotisants.

3.

LES RECOMMANDATIONS DU CONSEIL D'EXPERTS EN 2006

Suivi



3. LES RECOMMANDATIONS DU CONSEIL D'EXPERTS EN 2006

SUIVI

En 2006, le Conseil d'experts reconnaissait l'importance d'appliquer, sans délai, les mesures financières qui s'imposaient afin de maintenir le régime dans son intégralité. Dans une perspective d'autofinancement du régime, des hausses de contributions d'assurance s'avéraient nécessaires.

Au terme de ses travaux, le Conseil d'experts adressait douze recommandations à la Société. Depuis, la majorité d'entre elles ont été adoptées et mises en œuvre, tandis que certaines ont été reportées ou n'ont pas eu de suite, notamment en raison de contraintes informatiques ou administratives. Dans l'ensemble, il importe donc de souligner les efforts soutenus de la Société pour appliquer au régime les améliorations susceptibles de servir sa gestion responsable et les intérêts des assurés.

Au chapitre de la **perception des contributions d'assurance**, le Conseil d'experts recommandait, entre autres, d'adopter rapidement un règlement permettant le renouvellement annuel du permis de conduire et l'étalement du paiement de ce permis. Ces mesures ont été mises en place.

Le Conseil d'experts faisait valoir les avantages de viser l'atteinte du plein financement en 2011 plutôt qu'en 2010 afin d'étaler les hausses de contributions d'assurance sur cinq ans au lieu de quatre. Cette recommandation, aux incidences directes sur le **niveau des contributions d'assurance**, a été adoptée par la Société. C'est aussi sur la recommandation du Conseil d'experts que la période initiale de fixation des contributions d'assurance a été portée à trois ans, au lieu des deux années d'abord prévues, et que les hausses ont été étalées en parts égales sur ces trois années.

La mise en place par la Société d'une **politique de financement à long terme** s'inscrivait parmi les priorités du Conseil d'experts afin, notamment, que les assurés soient informés des mesures mises en place pour maintenir un financement équilibré du régime et pour déterminer le montant des contributions d'assurance selon les catégories de véhicules. Consciente de l'importance d'une telle politique, la Société a mené différents travaux à cet égard au cours des dernières années. Sa politique de capitalisation, adoptée en août 2011, en résulte. Il en est question plus en détail à la section 8 du présent rapport.

Une des recommandations du Conseil d'experts introduisait la possibilité de renoncer sans frais au permis de conduire une **motocyclette** au moment de chaque renouvellement du permis qui autorise la conduite d'un véhicule de promenade (avant 1978, ce permis incluait automatiquement le permis de conduire une motocyclette). La Société a donné suite à cette mesure, tout comme à une autre recommandation sur l'importance de revoir annuellement la classification des sous-catégories de

Dans son rapport de 2006, le Conseil d'experts formulait douze recommandations dont la majorité a été retenue par la Société.

motocyclettes en fonction d'une série de critères techniques. Par ailleurs, alors que le Conseil d'experts jugeait utile de limiter à trois les sous-catégories de motocyclettes à des fins d'identification de la performance technique et du risque associé, la Société a maintenu les quatre sous-catégories existantes dans un souci d'harmonisation avec les autres provinces canadiennes.

Pour des raisons d'équité entre différents groupes d'usagers de la route, le Conseil d'experts recommandait une modification législative afin de soustraire certaines contributions d'assurance perçues par la Société de la **taxe de vente de 9%**. La recommandation s'adressait cette fois au gouvernement du Québec qui ne l'a pas appliquée.

Enfin, le Conseil d'experts recommandait d'améliorer la **facturation** aux assurés afin de la rendre plus transparente et plus explicite. Tout en étant d'accord avec cette recommandation, la Société n'a pu y donner suite en raison de contraintes informatiques.

4.

L'APPROCHE PROPOSÉE PAR LA SOCIÉTÉ

De 2011 à 2015



4. L'APPROCHE PROPOSÉE PAR LA SOCIÉTÉ

DE 2011 À 2015

En vertu de son mandat, le Conseil d'experts a examiné les différents éléments de la proposition de la Société, dont l'approche comporte trois axes :

- ▶ viser la pleine capitalisation du régime sans augmenter les contributions d'assurance de la grande majorité des cotisants ;
- ▶ revoir les contributions d'assurance ;
- ▶ introduire une révision de la situation financière du Fonds d'assurance tous les trois ans.

Les propositions se traduisent comme suit, selon les années de mise en application.

■ POUR 2011 ET 2012

- ▶ Maintien des niveaux de contributions d'assurance tels qu'ils sont définis dans le règlement en vigueur en 2010 avec indexation selon l'indice des prix à la consommation (1,3 % en 2011 et 2,8 % en 2012).

■ POUR 2012

↳ Concernant les **motocyclettes** :

- ▶ Ajout de contributions d'assurance à l'acquisition d'une motocyclette neuve ou usagée ;
- ▶ Prise en compte des points d'inaptitude dans les contributions d'assurance liées à la conduite d'une motocyclette, pour les titulaires d'un permis qui autorise la conduite d'un véhicule de promenade et d'une motocyclette ;
- ▶ Révision de la définition des motocyclettes à circulation restreinte et prise en considération du risque pour déterminer leurs contributions d'assurance ;
- ▶ Réduction des contributions d'assurance sur l'immatriculation en raison de l'incidence financière des nouvelles modalités de paiement et de la reconnaissance de la plus grande vulnérabilité des motocyclistes.

À noter que ces propositions s'appuient sur les orientations convenues entre la Société et le Front commun motocycliste à la suite de la mise en place, en juin 2010, d'une table sur la tarification d'assurance propre aux motos (ces orientations sont reproduites à l'annexe II). Tout comme les autres propositions de la Société, celles qui s'inspirent de ces orientations doivent faire l'objet d'un examen par le Conseil d'experts.

↳ **Concernant les autobus :**

- ▶ Regroupement dans une seule classe des autobus des sociétés de transport membres de l'Association du transport urbain du Québec (ATUQ);
- ▶ Réduction des contributions d'assurance des autobus de plus de 10 000 kg autres que les autobus des sociétés de transport urbain membres de l'ATUQ.

► **POUR 2013**

- ▶ Maintien au niveau de 2012 des contributions d'assurance, sans indexation, pour les propriétaires d'un véhicule de promenade et les titulaires d'un permis de conduire sans points d'inaptitude;
- ▶ Mise en place d'un partage des contributions d'assurance entre la partie estimée pour maintenir le plein financement et un montant fixe pour amortir la sous-capitalisation initiale de 1,6 milliard de dollars.

► **POUR 2014 ET 2015**

- ▶ Indexation des contributions d'assurance pour toutes les catégories de véhicules, y compris la partie fixe pour l'amortissement de la sous-capitalisation;
- ▶ Atteinte du plein financement pour les cyclomoteurs et certaines sous-catégories d'autobus;
- ▶ Regroupement des autobus en quatre catégories au lieu des huit actuelles.

5.

LES VÉRIFICATIONS EFFECTUÉES PAR LE CONSEIL D'EXPERTS

Démarches et ressources



5. LES VÉRIFICATIONS EFFECTUÉES PAR LE CONSEIL D'EXPERTS

DÉMARCHES ET RESSOURCES

La gestion du Fonds d'assurance est assortie de dispositions strictes selon lesquelles les contributions d'assurance qui y sont versées sont exclusivement réservées au financement du régime et à la réalisation de ses missions d'indemnisation ainsi que de promotion et de prévention en matière de sécurité routière. Tous les autres mandats, engagements et activités de la Société doivent être comptabilisés séparément. Le Conseil d'experts a tenu à s'assurer auprès de la Société que les revenus et les dépenses du Fonds d'assurance étaient gérés selon ces paramètres.

Le Conseil d'experts a ainsi examiné la répartition du financement des activités de prévention et de promotion en matière de sécurité routière entre la Société et le Fonds d'assurance. Le Conseil d'experts a pu constater que le Fonds d'assurance y consacre annuellement environ 7 millions de dollars, soit le double du montant dépensé à ce titre en 2005. Les efforts dans ce domaine seront maintenus, décision d'autant plus avisée que de telles initiatives ont un impact positif sur le bilan routier.

Différents documents préparés par la Direction de l'actuariat ont été analysés par le Conseil d'experts dont les trois publications suivantes :

- ▶ *Évaluation du passif actuariel du Fonds d'assurance automobile du Québec au 31 décembre 2010 ;*
- ▶ *Expérience du régime d'assurance automobile de 2004 à 2010 ;*
- ▶ *Rapport actuariel sur les contributions d'assurance, Renouvellements et émissions de 2013.*

Le Conseil d'experts a rencontré l'actuaire externe dont la Société avait retenu les services pour revoir l'expertise actuarielle sur la base de laquelle la tarification proposée a été établie. Celui-ci a fourni un avis à savoir que cette expertise est conforme à la pratique actuarielle reconnue au Canada.

De plus, le mandat confié au Conseil d'experts a nécessité la consultation d'une volumineuse documentation. En voici un aperçu :

- ▶ les rapports annuels de gestion de la Société, de 2004 à 2010 ;
- ▶ le plan d'action adopté par la Société en 2005 pour redresser la situation financière du régime ;
- ▶ l'entente intervenue en 2010 entre le gouvernement du Québec et la Société relativement aux coûts annuels des services de santé occasionnés par les accidents d'automobile ;
- ▶ les bilans routiers jusqu'en 2010 ;

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

La Société a indiqué que le Fonds d'assurance maintiendra ses efforts de prévention et de promotion en matière de sécurité routière.

- ▶ la Politique de placement 2010 du Fonds d'assurance et l'analyse annuelle des résultats de la gestion de l'actif du Fonds d'assurance ;
- ▶ la Politique de capitalisation du Fonds d'assurance, adoptée le 18 août 2011 par la Société ;
- ▶ le rapport des auditeurs externes aux responsables de la gouvernance et à la direction de la Société et du Fonds d'assurance, aux 31 décembre 2009 et 2010 ;
- ▶ divers documents d'information internes de la Société.

Afin de procéder aux évaluations et aux vérifications nécessaires, le Conseil d'experts a également eu accès à diverses informations et statistiques à l'occasion d'exposés faits à leur intention par les membres du personnel de la Société rattachés à :

- ▶ la Vice-présidence aux ressources humaines, à l'administration et aux finances ;
- ▶ la Vice-présidence au fonds d'assurance ;
- ▶ la Vice-présidence à la sécurité routière ;
- ▶ la Vice-présidence aux affaires publiques et gouvernementales et secrétariat général ;
- ▶ la Vice-présidence aux technologies de l'information ;
- ▶ la Direction de l'actuariat ;
- ▶ la Direction des études et des stratégies en sécurité routière ;
- ▶ la Direction des ressources financières ;
- ▶ la Direction des communications ;
- ▶ la Direction des affaires juridiques.

6.

LA CONSULTATION PUBLIQUE

Mémoires et audiences publiques



6. LA CONSULTATION PUBLIQUE

MÉMOIRES ET AUDIENCES PUBLIQUES

En août dernier, le Conseil d'experts conviait la population à la consultation publique concernant le projet de règlement sur les contributions d'assurance automobile. Préalablement à la tenue des audiences, huit mémoires lui sont parvenus⁴. Les audiences ont eu lieu à Montréal le 18 octobre 2011 et à Québec le 25 octobre 2011.

Les mémoires soumis au Conseil d'experts ont été transmis soit à titre individuel (trois), soit au nom de groupes et d'organismes (cinq). Six mémoires concernaient la motocyclette. Les deux autres ont été adressés au Conseil d'experts par l'Association du transport urbain du Québec (ATUQ) ainsi que par le CAA-Québec.

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

► LES MOTOCYCLISTES

Les représentants du Front commun motocycliste, qui regroupe diverses associations comptant près de 10 000 membres actifs, considèrent comme positifs les changements proposés par la Société. Ces changements s'appuient sur les orientations convenues entre la Société et le Front commun motocycliste (voir l'annexe II).

Cependant, si le Front commun motocycliste estime que les nouvelles mesures de tarification proposées par la Société constituent un pas vers l'avant, il se dit loin d'être satisfait du traitement du dossier « moto » dans son ensemble.

D'autre part, plusieurs intervenants du monde de la moto ont exprimé des réserves quant à la pertinence de certaines des orientations convenues entre la Société et le Front commun motocycliste.

Globalement, les mémoires reflétant le point de vue des motocyclistes expriment un sentiment d'iniquité à l'égard des contributions d'assurance qui leur sont imposées. Le danger lié à l'utilisation de tout véhicule dépend avant tout du comportement de la personne qui le conduit, insistent souvent les motocyclistes.

Pour sa part, la Société établit sa tarification selon la catégorie de véhicules routiers et le coût des indemnités qui lui est attribué. L'analyse effectuée démontre que le coût des dommages corporels attribué aux motos est plus élevé que pour d'autres types de véhicules. Le niveau des contributions d'assurance qui en découle est généralement perçu comme discutable ou inacceptable, surtout lorsqu'il est comparé à la tarification des véhicules de promenade. N'y a-t-il pas là, selon les motocyclistes, un partage incorrect d'une responsabilité commune en matière d'assurance publique ?

Les mémoires reflétant le point de vue des motocyclistes reconnaissent que la tarification proposée, bien qu'elle soit encore jugée inéquitable, constitue néanmoins un pas vers l'avant.

⁴Voir à l'annexe I la liste des individus et des associations ayant soumis un mémoire au Conseil d'experts.

↳ Les motocyclettes à circulation restreinte

Les motocyclettes à circulation restreinte (fabriquées il y a plus de 25 ans et circulant dans des zones de 70 km/h et moins) reviennent souvent dans les commentaires. La hausse importante du nombre de ces motos au cours des dernières années tient, selon plusieurs, au fait que les contributions d'assurance exigées des autres sous-catégories de motos sont plus élevées. D'où une solution toute trouvée : acquérir un véhicule se qualifiant comme motocyclette à circulation restreinte, acquitter des contributions d'assurance moindres et, éventuellement, modifier le véhicule selon la performance technique souhaitée. La solution n'est pas sans danger et est loin de servir les fins de la sécurité routière, affirme-t-on dans certains mémoires.

Pour contrer ce phénomène, la Société annonce une redéfinition de la motocyclette à circulation restreinte qui n'inclura que les motos dont le modèle date de 1980 ou avant. Les opposants estiment qu'une telle réduction d'accès ne tient pas compte de l'intérêt porté par plusieurs aux motos d'un certain âge (remise en bon état au prix de beaucoup de patience et d'efforts, entretien minutieux, utilisation prudente).

De plus, la Société augmente les contributions d'assurance des motocyclettes à circulation restreinte. Cette hausse est perçue par certains comme injustifiée dans les cas où il est effectivement question d'un usage limité : l'utilisateur fait peu de route, se contente parfois de participer à des activités regroupant des amateurs de motos anciennes, et tout cela ne contribue certainement pas à hausser le niveau de risques et les dépenses d'indemnisation.

Contrairement à l'approche actuelle, la Société devrait, selon plusieurs, alléger la facture des collectionneurs de motos anciennes et reconnaître chez eux un faible potentiel d'accidents, en même temps qu'une activité qui, dans certains cas, va jusqu'à refléter le souci de préserver des objets de patrimoine.

↳ La contribution d'assurance à l'acquisition d'une motocyclette

L'ajout d'une contribution d'assurance à l'acquisition d'une motocyclette (neuve ou usagée) se justifie, selon la Société, par le risque accru d'accident découlant d'un changement de moto. Certains souscrivent à ce principe, mais les détracteurs de cette contribution d'assurance recommandent plutôt que celle-ci ne s'applique qu'à l'achat d'une première moto, alors que l'inexpérience peut effectivement être à l'origine d'une conduite plus risquée. Intervenant à chaque achat, le paiement d'une contribution d'assurance pénalise les passionnés et de nombreux motocyclistes qui cumulent plusieurs années de pratique et à qui l'on prête les mêmes maladresses qu'aux débutants.

L'augmentation importante des motocyclettes à circulation restreinte est attribuable, selon plusieurs, au faible niveau de leurs contributions d'assurance.

La hausse de la contribution d'assurance appliquée aux motocyclettes à circulation restreinte est perçue par certains comme injustifiée.

Selon certains, la contribution d'assurance à l'acquisition d'une motocyclette pénalise les passionnés de cette activité.

Pour certains, la contribution d'assurance à l'acquisition peut aller à l'encontre de la sécurité routière : elle inciterait les motocyclistes à conserver leur véhicule au lieu de se procurer un modèle plus récent et plus sécuritaire.

↳ La personnalisation des contributions d'assurance

Pour plusieurs, la Société devrait personnaliser les contributions d'assurance d'après le comportement du conducteur plutôt que selon le type de motocyclettes.

De l'avis de certains participants à la consultation, la Société gagnerait à personnaliser les contributions d'assurance selon le dossier du conducteur, son expérience, ses points d'inaptitude et son historique d'accidents plutôt que selon la cylindrée et la puissance de sa moto.

Si certaines personnes admettent que les motocyclettes sport peuvent être, plus que d'autres, impliquées dans des accidents routiers, c'est avant tout, disent-elles, parce que ce sont des jeunes qui les conduisent et qu'ils sont plus susceptibles de ne pas en maîtriser la puissance et la vitesse. Cela ne tient donc pas au modèle de la moto, mais bien à l'attitude du motocycliste.

Des participants à la consultation font aussi valoir que les utilisateurs de motos en ont souvent plus d'une. Or, en multipliant d'autant les contributions d'assurance, la Société fait une mauvaise évaluation du risque associé puisque le conducteur ne peut utiliser qu'une de ses motos à la fois.

↳ La sécurité routière

Plutôt que de hausser les contributions d'assurance, plusieurs estiment que la Société devrait favoriser la prévention pour améliorer le bilan routier.

Plutôt que de hausser les contributions d'assurance et de chercher ainsi à combler les manques au chapitre du financement des indemnités, la Société devrait favoriser une intervention préventive pour améliorer le bilan routier. Les tenants de cette approche recommandent, entre autres, une formation mieux encadrée des moniteurs et des instructeurs des écoles de conduite ainsi qu'une révision du contenu des programmes de formation et des examens de la Société.

Dans cette perspective, même si elles ne font pas l'unanimité, différentes mesures sont suggérées pour favoriser la sécurité à moto :

- ▶ la création d'un institut consacré à la sécurité routière (formation, perfectionnement avancé, centre d'entraînement) ;
- ▶ l'adoption de mesures pour accompagner les personnes qui désirent conduire une moto et qui, tout en étant titulaires du permis requis, n'en ont jamais conduite ;
- ▶ les formalités d'accès progressif à la conduite des motos plus puissantes ;
- ▶ le renforcement des contrôles pour imposer le port de l'équipement de protection approprié (casque, gants, bottes, etc.) ;

- ▶ l'amélioration de la signalisation routière ainsi que de l'aménagement et de l'état du réseau routier.

↳ La vulnérabilité des motocyclistes

Certains participants à la consultation se réjouissent, par ailleurs, de la reconnaissance par la Société du principe d'usagers vulnérables pour les motocyclistes québécois.

► LE TRANSPORT EN COMMUN

L'ATUQ exprime sa préoccupation quant à l'augmentation des contributions d'assurance proposées par la Société et qui se traduirait par une hausse jugée importante des coûts d'exploitation.

Au-delà de ces considérations, toutefois, l'inquiétude porte davantage sur les modifications apportées à la classification des véhicules : pour la première fois, les catégories d'autobus ne se réfèrent plus seulement au poids d'un véhicule, mais plutôt à son appartenance soit à une association regroupant les autobus de transport urbain, soit à une entreprise privée de transport, soit au transport scolaire. Or, ces transporteurs utilisent souvent les mêmes types de véhicules aux mêmes fins et sur des territoires jugés équivalents.

En agissant ainsi, la Société établit des niveaux de risques différents selon le territoire d'appartenance en créant une catégorie pour les autobus de transport urbain qui circulent dans des villes de 100 000 habitants et plus. Pour l'ATUQ, la Société adopte ici une approche injuste puisqu'elle ne s'applique qu'au transport en commun public, sans en faire une règle pour les autres transporteurs.

Enfin, rappelle l'ATUQ, la réflexion concernant les contributions d'assurance du transport en commun doit inclure les visées plus générales du gouvernement du Québec et du ministère des Transports en matière de développement durable, de lutte contre les changements climatiques et de désengorgement urbain.

► LES VÉHICULES DE PROMENADE

Le CAA-Québec, dont la mission intègre la défense des intérêts des conducteurs de tout type de véhicules routiers, et plus particulièrement des véhicules de promenade, appuie globalement l'approche adoptée par la Société. Le CAA-Québec insiste toutefois sur une priorité à maintenir au-dessus des autres : la résorption, à court terme, du déficit cumulé et, par la même occasion, l'atteinte de la pleine capitalisation, gage de la pérennité du régime.

L'ATUQ se préoccupe notamment de l'impact, pour ses membres, des modifications apportées à la classification des autobus.

Le CAA-Québec insiste sur l'importance de deux actions en particulier : résorber le déficit et maintenir l'équité entre les catégories de cotisants.

Or, même si la situation financière du régime s'avère plus favorable que prévu et que le plein financement est atteint pour la majorité des catégories de véhicules routiers, la Société ne peut se dire tout à fait à l'abri d'imprévus comme une brusque détérioration du bilan routier ou les aléas d'une crise économique. De plus, une nouvelle réduction des coûts de gestion de la Société peut se révéler, dans l'avenir, plus difficile à réaliser. La pleine capitalisation et son maintien demeurent donc un enjeu important.

Le CAA-Québec insiste également sur l'importance de maintenir l'équité entre les catégories de cotisants en fonction du coût des indemnités attribué à chacune.

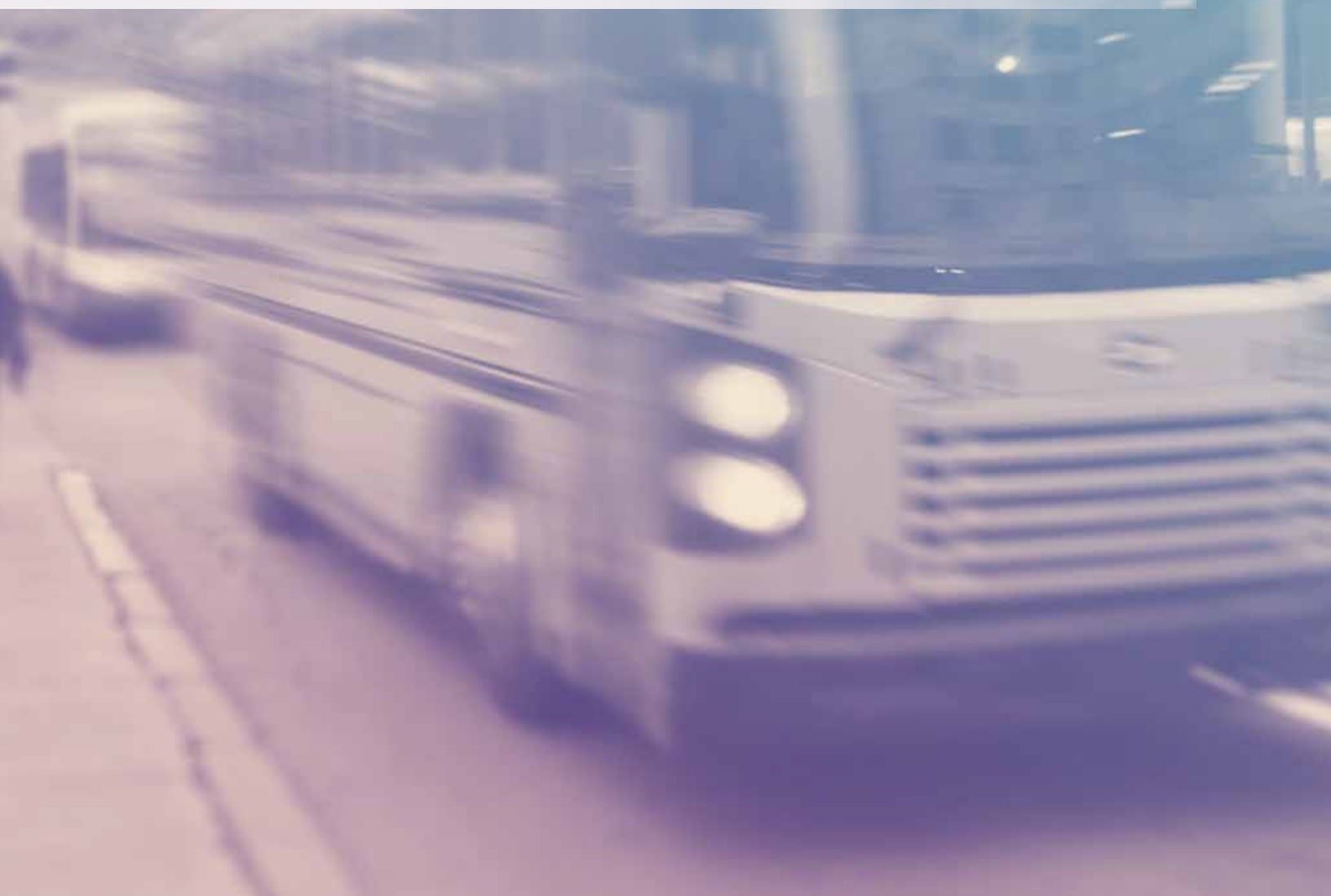
Le CAA-Québec ajoute que la Société pourrait envisager de récompenser les usagers advenant un redressement exceptionnel du bilan routier. Enfin, il favorise une parfaite transparence quant aux sommes exigées des cotisants en étant plus explicite sur les avis de paiement, principal mode d'information sur le financement du régime.



7.

LES RECOMMANDATIONS DU CONSEIL D'EXPERTS

Préserver l'équité



7. LES RECOMMANDATIONS DU CONSEIL D'EXPERTS

PRÉSERVER L'ÉQUITÉ

COMMENTAIRES GÉNÉRAUX

Tant la consultation publique que ses propres recherches conduisent le Conseil d'experts à formuler une série de recommandations, notamment pour mettre l'accent sur un des fondements du régime, soit l'équité entre les différentes catégories de cotisants.

D'entrée de jeu, le Conseil d'experts tient à souligner l'apport des plus utiles et des plus éclairants des personnes et des groupes qui ont pris part aux audiences publiques. Les recommandations qui suivent reflètent d'ailleurs le souci du Conseil d'experts d'intégrer les préoccupations exprimées lorsqu'il est pertinent de le faire.

Les adaptations et les changements recommandés ne réduisent en rien le constat d'une situation en nette amélioration : il appert que l'approche adoptée par la Société, au cours des années 2006-2010, a permis de donner au régime une assise financière véritablement plus solide.

L'approche proposée par la Société pour les années qui viennent privilégie trois objectifs principaux auxquels le Conseil d'experts souscrit pleinement :

- ▶ la pleine capitalisation du régime sans augmentation des contributions d'assurance pour la grande majorité des cotisants : le Conseil d'experts est favorable à ce que le déficit (sous-capitalisation) soit résorbé sur une période plus courte que celle qui est prévue par la législation (pleine capitalisation prévue en 2018, alors que la législation prévoyait un amortissement sur une période maximale de 15 ans). Il approuve également le fait que ce déficit sera résorbé au moyen d'une contribution d'assurance fixe, indexée à compter de 2014, pour tous les cotisants ;
- ▶ la modification des contributions d'assurance afin d'atteindre le plein financement de chaque catégorie et sous-catégorie de cotisants ;
- ▶ la révision de la situation financière du Fonds d'assurance tous les trois ans.

RECOMMANDATIONS

Principe général : l'équité

La notion d'équité intervient à titre de fondement de plusieurs recommandations du Conseil d'experts. Bien que des avancées aient été réalisées à ce chapitre, des iniquités persistent entre des catégories de cotisants de même qu'à l'intérieur d'une même catégorie. Or, de l'avis du Conseil d'experts, les contributions d'assurance doivent refléter le risque réel de chaque catégorie et sous-catégorie. Ce principe est largement admis par les intervenants qui ont pris part à la consultation publique.

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

Sur le plan de l'application de la pleine reconnaissance du risque, le Conseil d'experts est favorable à une mise en œuvre graduelle, de façon à éviter un choc tarifaire pour une catégorie donnée. Toute carence de financement résultant d'un tel étalement dans le temps devrait toutefois être comblée par les cotisants de cette catégorie.

Recommandation 1

Le Conseil d'experts recommande à la Société :

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

Les contributions d'assurance pour les motocyclettes

Des progrès importants ont été réalisés concernant le financement du coût des indemnités des motocyclistes victimes d'un accident de la route : en 2005, les contributions d'assurance perçues pour les motocyclettes représentaient moins du quart du coût des indemnités qui leur était imputé⁵, écart aujourd'hui comblé.

Pour plusieurs motocyclistes, le redressement mis en place par la Société pour la période 2006-2010 s'est toutefois accompagné de contributions d'assurance soit trop élevées, soit sans égard au comportement des motocyclistes. Tenant compte des insatisfactions exprimées, la Société a entrepris des discussions avec le Front commun motocycliste, dont le Conseil d'experts salue la collaboration. En effet, les échanges ont donné lieu à de nouvelles modalités de paiement des contributions d'assurance exigées des motocyclistes, tout en reconnaissant le principe que chaque catégorie de cotisants doit payer sa juste part des coûts d'indemnisation.

Actuellement, tous les motocyclistes versent une contribution d'assurance fixe sur le permis de conduire et une autre contribution sur l'immatriculation, celle-là modulée selon la cylindrée et le type de motocyclette.

⁵ SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC, *Sur la bonne voie pour un régime durable et équitable, Document d'information sur l'approche proposée et sur le projet de règlement sur les contributions d'assurance*, Québec, SAAQ, août 2011, p. 17.

→ La contribution d'assurance à l'acquisition

Dans l'approche qu'elle propose, la Société reconnaît désormais le risque lié à la conduite d'une nouvelle motocyclette (neuve ou usagée) par une contribution d'assurance à l'acquisition.

À cet égard, le Conseil d'experts a constaté que le risque lié à la conduite d'une motocyclette est significativement plus élevé durant l'année d'acquisition de cette motocyclette, que le conducteur soit expérimenté ou non. D'après les données fournies par la Société, ce risque commanderait des contributions d'assurance allant de 88 à 723 dollars, selon la cylindrée et le type de motocyclette. Or, dans la tarification proposée, ces contributions varient de 75 à 225 dollars.

Le Conseil d'experts considère qu'une contribution d'assurance à l'acquisition est justifiée, mais que, selon les montants proposés, elle ne respecte pas entièrement la notion de risque.

Dans l'application du redressement requis, le Conseil d'experts est favorable à une mise en œuvre progressive des hausses afin d'éviter un choc tarifaire et de laisser à la Société le temps requis pour apprécier l'impact d'une telle mesure.

Recommandation 2

Le Conseil d'experts recommande à la Société :

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

Par ailleurs, des intervenants lors des audiences publiques ont fait valoir qu'une contribution d'assurance à l'acquisition pourrait avoir un effet négatif en matière de sécurité. Selon eux, cela pourrait freiner l'achat de nouveaux modèles de motocyclettes, souvent dotés d'équipements plus sécuritaires grâce à des avancées technologiques.

Le Conseil d'experts est sensible à cet argument, mais la Société ne dispose pas de données relativement à l'incidence de cette nouvelle contribution d'assurance sur l'acquisition potentielle de modèles plus sécuritaires. La recommandation du Conseil d'experts à cet égard porte donc avant tout sur un suivi vigilant de l'impact de cette nouvelle contribution en matière de sécurité.

Recommandation 3

Le Conseil d'experts recommande à la Société :

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

↳ La prise en compte des points d'inaptitude

Lors de ses échanges avec la Société, le Front commun motocycliste a fait valoir que, pour être équitables, les contributions d'assurance devaient refléter le comportement des motocyclistes, étant entendu qu'un comportement répréhensible présente un risque d'accident plus élevé. Dans cet esprit, la Société propose que, pour les titulaires d'un permis qui autorise la conduite d'un véhicule de promenade et d'une motocyclette, les contributions d'assurance dépendent du nombre de points d'inaptitude : un dossier indiquant 1 point d'inaptitude ou plus équivaldrait à un montant additionnel de 32 dollars en 2012. À noter que les titulaires d'un permis de conduire une motocyclette seulement se voient déjà imposer un montant additionnel pour la prise en compte des points d'inaptitude sur la même base que les titulaires d'un permis de conduire un véhicule de promenade.

Le Conseil d'experts estime que des contributions d'assurance liées aux points d'inaptitude sont justifiées pour les motocyclistes, puisqu'elles reconnaissent un risque significatif. Cependant, la Société ne dispose pas des données requises pour évaluer avec précision les contributions associées à ce risque. Dans les circonstances, le montant additionnel lié aux points d'inaptitude est identique à celui qui est exigé des titulaires d'un permis de conduire un véhicule de promenade.

Recommandation 4

Le Conseil d'experts recommande à la Société :

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

➔ La contribution d'assurance pour les motocyclettes sport

Afin de limiter la contribution d'assurance des propriétaires de motocyclettes sport, la Société recommande de plafonner à un montant inférieur à son évaluation du risque la contribution d'assurance exigée sur l'immatriculation des motocyclettes de cette catégorie.

Selon le Conseil d'experts, un tel plafond constitue une limite arbitraire qui contrevient au principe d'équité. Il tient à rappeler que toute diminution des contributions d'assurance d'une catégorie ou d'une sous-catégorie de cotisants doit être financée par une hausse des contributions d'une autre catégorie ou d'une autre sous-catégorie de cotisants. Dans ce cas-ci, les motocyclistes qui ne possèdent pas de moto sport seraient mis à contribution.

Recommandation 5

Le Conseil d'experts recommande à la Société :

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

➔ Le traitement des motocyclettes à circulation restreinte

Au cours des dernières années, le nombre de motocyclettes immatriculées « à circulation restreinte » a augmenté considérablement : d'environ 3 000 en 2006, elles sont passées à près de 12 000 en 2010.

Selon la définition actuelle, ces motocyclettes ont été fabriquées il y a plus de 25 ans, gardées ou restaurées dans leur état original et elles ne peuvent pas circuler dans des zones de plus de 70 km/h. Elles sont assorties d'une contribution d'assurance inférieure à celle des autres motocyclettes.

À l'occasion des audiences publiques, des intervenants ont expliqué au Conseil d'experts que cette hausse du nombre est liée au fait que de nombreux motocyclistes immatriculent leur moto dans cette catégorie afin d'éviter de payer les contributions d'assurance exigées des autres catégories, même si l'usage qu'ils en font dépasse la « circulation restreinte ».

Afin que cette sous-catégorie soit effectivement réservée aux anciennes motos, la Société propose que l'accès soit limité aux motocyclettes dont le modèle date de 1980 ou avant. Par ailleurs, la Société propose d'augmenter les contributions d'assurance associées à ces motos afin d'en refléter le risque réel.

Le Conseil d'experts est favorable aux efforts de la Société en vue de limiter l'accès à cette sous-catégorie aux propriétaires de motos anciennes, souvent même de collection. De plus, il estime fondées les données utilisées par la Société pour justifier une hausse de la contribution d'assurance pour cette sous-catégorie, tenant compte de son risque. À noter que, jusqu'à maintenant, la contribution d'assurance exigée pour ces motos ne correspondait pas à leur risque véritable. Par ailleurs, la contribution proposée ne touche que les motos qui satisfont aux nouveaux critères de la Société, soit environ 4 000.

Recommandation 6

Le Conseil d'experts recommande à la Société :

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

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

Pour les véhicules de promenade et les motocyclettes, la Société perçoit des contributions d'assurance à la fois sur le permis de conduire et sur l'immatriculation.

Concernant les véhicules de promenade, la Société estime, à la suite d'une analyse de risques, qu'une proportion de 49 % des contributions d'assurance doit être imputée au permis de conduire, ce qui correspond au risque attribué aux conducteurs non-propriétaires, et 51 % à l'immatriculation.

Concernant les motocyclettes, à défaut d'une analyse de risques plus poussée, la Société a retenu, pour le permis de conduire, le même niveau de contributions d'assurance que dans le cas d'un véhicule de promenade, soit 62 dollars. Cette décision impose un fardeau plus lourd que justifié aux titulaires d'un permis de conduire une motocyclette. Cette situation touche directement les titulaires d'un permis de ce type qui ne sont pas propriétaires d'une moto.

Recommandation 7

Le Conseil d'experts recommande à la Société :

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

→ La vulnérabilité des motocyclistes

À la suite de ses discussions avec le Front commun motocycliste, la Société recommande de reconnaître la plus grande vulnérabilité des motocyclistes lorsqu'il y a collision entre une motocyclette et un autre véhicule. Le Conseil d'experts constate qu'il y a toutefois un malentendu quant à la signification de cette expression et quant aux conclusions à en tirer.

Nul ne conteste qu'une personne circulant sur une moto soit plus vulnérable, donc plus susceptible de blessures corporelles en cas d'accident.

Cependant, dans le présent contexte, la plus grande vulnérabilité n'est pas utilisée dans ce sens, mais elle est plutôt associée au concept de « responsabilité ». Certaines études montreraient que, lors d'une collision entre une moto et un autre véhicule, c'est ce dernier qui serait le plus souvent responsable de l'accident.

Le Conseil d'experts ne peut souscrire à la reconnaissance d'un tel concept de vulnérabilité. Le régime est en effet fondé sur le principe fondamental « d'indemnisation sans égard à la responsabilité ». Ce principe, selon le Conseil d'experts, doit s'étendre au financement du coût des indemnités attribué à chaque catégorie de cotisants. Or, le fait de tenir compte de la responsabilité dans la tarification constitue, de l'avis du Conseil d'experts, une brèche importante et inacceptable à ce principe.

En vertu du principe « sans égard à la responsabilité », tous les coûts découlant d'un accident de la route sont partagés en parts égales entre tous les véhicules impliqués dans l'accident, de manière à ne pas tenir compte de la responsabilité. Or, la reconnaissance d'un tel concept de vulnérabilité oblige la Société à déroger à la règle du partage égal des coûts, en attribuant plus de 50 % des coûts des accidents impliquant une moto et un autre véhicule à cet autre véhicule.

La reconnaissance de ce concept de vulnérabilité ferait ainsi diminuer les contributions d'assurance exigées pour la catégorie des motocyclettes d'environ 6 millions de dollars par année. La Société propose de faire financer ce coût par l'ensemble des cotisants.

L'article 17.7 de la Loi sur la Société de l'assurance automobile du Québec impose au Conseil d'experts le devoir, entre autres, de « tenir compte des risques différents inhérents à chaque catégorie d'assurés ainsi que de l'équité à maintenir entre chaque catégorie d'assurés ». Dans ce contexte, il n'y a aucune iniquité à demander à la catégorie des motocyclettes de financer le coût des indemnités qui lui est attribué en respectant le principe « sans égard à la responsabilité ». L'iniquité serait plutôt de faire financer une partie de ce coût par l'ensemble des cotisants.

Le Conseil d'experts est donc d'avis que ce concept de plus grande vulnérabilité constitue un accroc au principe fondamental d'équité du régime.

Recommandation 8

Le Conseil d'experts recommande à la Société :

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

➤ Le traitement des motocyclettes à trois roues

Au cours des dernières années, les motocyclettes à trois roues ont vraiment fait leur apparition sur les routes québécoises : en 2010, on en dénombrait plus de 4 000. Des participants aux audiences publiques ont fait valoir qu'il est inéquitable que les propriétaires de ces motocyclettes n'aient pas à être titulaires d'un permis autorisant la conduite d'une motocyclette (classe 6) et à acquitter les contributions d'assurance qui s'y rattachent, alors que les indemnités versées à ces conducteurs sont attribuées à la catégorie des motocyclettes. Le Conseil d'experts est d'accord avec cette position.

La Société a déjà déterminé que les propriétaires de ces motos devront être titulaires d'un permis de conduire de classe 6E et payer les contributions d'assurance correspondantes. Pour le moment, les systèmes informatiques de la Société ne peuvent créer ni gérer cette nouvelle classe. La mise en place des systèmes requis mettra fin à ce problème.

Recommandation 9

Le Conseil d'experts recommande à la Société :

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

→ Les motocyclettes et la sécurité routière

On compte actuellement au Québec environ 400 000 titulaires d'un permis autorisant la conduite d'une motocyclette qui ne sont pas propriétaires d'une moto. À l'occasion des audiences publiques, des spécialistes de la moto ont souligné la difficulté – et le danger potentiel – de conduire une moto, surtout pour un conducteur sans expérience récente.

Plusieurs mémoires ont proposé des mesures en vue d'améliorer la sécurité des motocyclistes et leur bilan routier. Comme la sécurité routière est la responsabilité première des tables de concertation en cette matière, le Conseil d'experts invite les membres de ces tables à prendre connaissance de ces suggestions.

Toutefois, le Conseil d'experts estime que la Société doit s'assurer que les titulaires d'un permis qui conduisent une moto ont les compétences requises pour le faire en toute sécurité.

Recommandation 10

Le Conseil d'experts recommande à la Société :

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

→ L'incidence des recommandations sur la tarification

Les recommandations 5 et 8 auraient une incidence immédiate sur les contributions d'assurance exigées des motocyclistes pour l'immatriculation de leur véhicule. L'annexe III présente les modifications aux contributions d'assurance établies sur la base de ces recommandations par rapport à celles proposées par la Société.

Les contributions d'assurance pour les autobus

Actuellement, les contributions d'assurance exigées pour les autobus varient selon qu'il s'agit d'autobus de transport public ou d'autobus de transport privé et d'écoliers, et selon le poids du véhicule (quatre catégories de poids).

Dans sa proposition, la Société recommande de modifier cette classification de manière à mieux refléter le risque. Elle propose, à compter de 2014, de regrouper les autobus en trois grandes catégories :

- ▶ les autobus publics des sociétés de transport membres de l'ATUQ ;
- ▶ les autobus scolaires ;

- ▶ les autres autobus : pour cette dernière catégorie, les contributions d'assurance varieraient selon deux catégories de poids.

Selon le Conseil d'experts, bien que toute catégorisation puisse sembler imparfaite, la nouvelle classification proposée par la Société est plus appropriée que l'ancienne et s'avère justifiée sur le plan de l'analyse de risques.

Pour la catégorie des autobus de l'ATUQ, la Société a regroupé l'expérience de tous les autobus publics de transport en commun exerçant dans les grands centres urbains. Les autobus de cette catégorie assurent, été comme hiver, le transport en commun dans des villes de plus de 100 000 habitants, souvent au milieu de la circulation dense des heures de pointe, où circulent voitures, camions de toute sorte, motos, vélos et piétons. Selon les analyses de la Société, le risque de ces autobus est, globalement, significativement plus élevé que celui des autres autobus.

Pour la catégorie des « autres autobus », la Société a regroupé l'expérience de tous les autobus privés, consciente que les véhicules de cette catégorie sont utilisés à de multiples fins. Certains font du transport nolisé, d'autres du transport interurbain et d'autres encore du transport urbain, parfois en sous-traitance pour certaines municipalités. Bien que les autobus de cette catégorie ne présentent pas des caractéristiques aussi homogènes que celles des autobus de transport public, le risque dans leur cas est suffisamment semblable pour justifier la création d'une catégorie autonome. La tarification proposée par la Société pour cette catégorie correspond donc au risque global de ces autobus.

Recommandation 11

Le Conseil d'experts recommande à la Société :

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

L'ATUQ a également souligné dans son mémoire l'importance de s'assurer d'une cohérence entre la tarification proposée par la Société et les objectifs du gouvernement en ce qui a trait au développement durable et à la lutte contre les changements climatiques. Elle propose également que la Société tienne compte des externalités positives engendrées par l'utilisation du transport en commun pour désengorger les centres urbains.

Bien qu'il soit sensible à ces arguments, le Conseil d'experts estime que ces objectifs doivent être poursuivis par d'autres voies que celles de la tarification d'assurance.

La transparence des avis de paiement

Des participants aux audiences publiques ont souligné que les avis de paiement (du permis de conduire et de l'immatriculation) constituent des outils d'information uniques pour bien indiquer à chaque cotisant les montants qu'il paie et l'utilisation de ses contributions d'assurance.

Dans son rapport de 2006, le Conseil d'experts avait recommandé à la Société de modifier ces avis afin de les rendre plus explicites. Tout en étant favorable à cette mesure, la Société n'avait pu y donner suite en raison de contraintes informatiques. Le Conseil d'experts réitère cette recommandation en l'adaptant à l'évolution du contexte des dernières années.

Recommandation 12

Le Conseil d'experts recommande à la Société :

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

La taxe de vente sur les contributions d'assurance

Le Conseil d'experts a relevé deux disparités importantes au chapitre de la taxation des contributions d'assurance.

D'une part :

- ▶ les contributions versées pour les travailleurs qui relèvent du Fonds d'indemnisation de la Commission de la santé et de la sécurité du travail (CSST) (par exemple : les conducteurs de véhicules commerciaux travaillant à titre de salariés d'une entreprise) ne sont assujetties à aucune taxe de vente⁶;

⁶ Cette situation vient du fait que les primes, les cotisations ou les contributions payables en vertu de plusieurs régimes publics ne sont assujetties à aucune taxe (Loi sur les accidents du travail, Loi sur les accidents du travail et les maladies professionnelles, Loi sur la Régie de l'assurance maladie du Québec, Loi sur le Régime des rentes du Québec, Loi sur l'assurance-emploi).

- ▶ les contributions versées par les travailleurs qui relèvent du Fonds d'assurance de la Société (par exemple : les camionneurs artisans qui sont considérés comme des travailleurs autonomes) sont assujetties à une taxe de vente de 9 %.

D'autre part :

- ▶ les primes versées par les propriétaires de véhicules à leur assureur privé pour couvrir les dommages matériels sont assujetties à une taxe de 5 % ;
- ▶ les contributions que ceux-ci versent à la Société pour couvrir les dommages corporels sont assujetties à une taxe de 9 %.

Recommandation 13

Le Conseil d'experts recommande au gouvernement :

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

L'incitation à une conduite prudente

Dans son rapport de 2006, le Conseil d'experts notait que la Société s'attaquait aux comportements imprudents sur la route en pénalisant les attitudes qui présentent un plus grand risque d'accident. Par contre, aucune mesure incitative ne vient récompenser les conducteurs prudents qui respectent le Code de la sécurité routière.

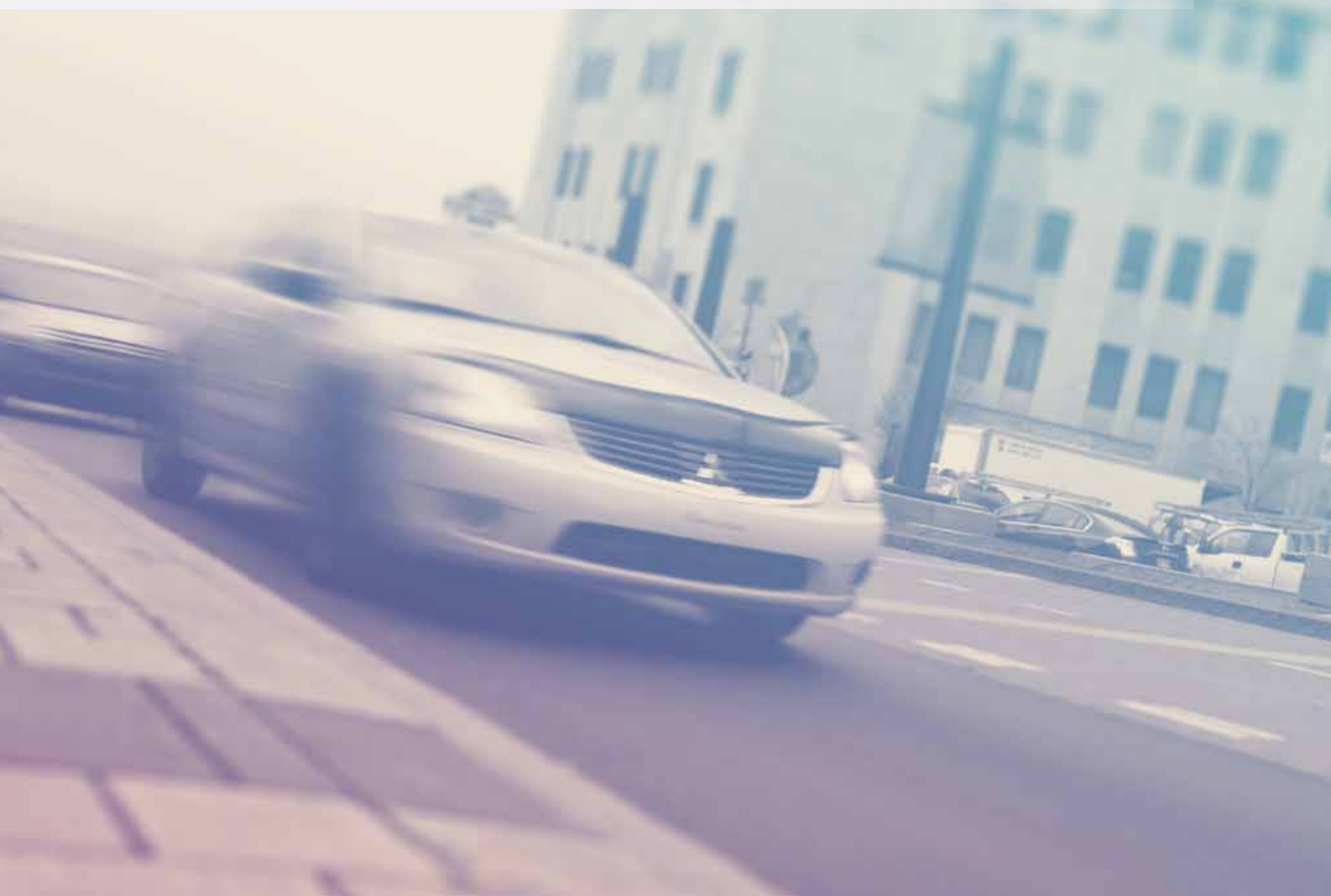
Le Conseil d'experts avait alors proposé à la Société d'envisager la mise en place d'un système en vertu duquel le conducteur prudent pourrait bénéficier d'un « rabais » au moment du renouvellement de son permis de conduire en fonction de la période durant laquelle il aurait réussi à maintenir son dossier exempt de points d'inaptitude.

Des intervenants ont rappelé au Conseil d'experts l'importance d'avoir des mesures incitatives pour encourager les bons comportements routiers. Le Conseil d'experts réitère donc sa suggestion à cet égard, à la condition que de telles mesures puissent s'appuyer sur une analyse de risques.

8.

LA POLITIQUE DE CAPITALISATION DE LA SOCIÉTÉ

Résumé et recommandation additionnelle



8. LA POLITIQUE DE CAPITALISATION DE LA SOCIÉTÉ

RÉSUMÉ ET RECOMMANDATION ADDITIONNELLE

Le 18 août 2011, la Société a adopté une politique de capitalisation du Fonds d'assurance. Bien que cette politique n'ait pas été soumise à la consultation publique, le Conseil d'experts en a pris connaissance.

L'objet de cette politique est de servir de guide pour le maintien de l'équilibre financier du Fonds d'assurance. Elle traite du financement annuel du coût du régime, de la capitalisation des engagements à l'égard des personnes indemnisées ainsi que de la gestion des gains et des pertes découlant de l'expérience du régime.

► LES FONDEMENTS

Cette politique s'appuie sur les principes généraux suivants :

- ▶ les actifs du Fonds d'assurance doivent être suffisants pour garantir le paiement des indemnités présentes et futures aux victimes d'un accident d'automobile ;
- ▶ les contributions d'assurance doivent assurer le plein financement du régime et l'autofinancement de chaque catégorie de cotisants, ce qui favorise ainsi l'équité entre les catégories et les générations de cotisants ;
- ▶ les gains et les pertes doivent être amortis sur un horizon raisonnable ;
- ▶ la tarification est un des moyens pour encourager les bons comportements routiers et dissuader les comportements risqués.

► LES VISÉES

La Politique de capitalisation comporte deux volets. Par son implantation, la Société veut d'abord établir les contributions d'assurance requises de chaque catégorie de cotisants pour financer le coût annuel anticipé (plein financement). Ce coût est estimé à partir des prévisions de la Société concernant le nombre de cotisants, le bilan routier, le rendement sur les actifs du Fonds d'assurance de même que le taux de croissance des frais et des indemnités.

Cette politique prévoit également l'amortissement de tout déficit ou surplus cumulé au moyen d'une contribution d'assurance spéciale ou d'une réduction des contributions exigées.

► LE PLEIN FINANCEMENT

À la date de révision des contributions d'assurance (voir la section « calendrier » ci-dessous), l'étude de l'expérience des années antérieures permettra de déterminer la hausse ou la baisse des contributions nécessaires au plein financement, et celle-ci sera appliquée à compter de l'année d'implantation de la tarification modifiée.

Une politique de capitalisation, adoptée par la Société, servira de guide pour le maintien de l'équilibre financier du Fonds d'assurance.

► LE DÉFICIT AU 31 DÉCEMBRE 2010

Le déficit au 31 décembre 2010 (1,6 milliard de dollars) sera réduit des gains de financement des années 2011 à 2013. À compter de 2013, des contributions d'assurance annuelles de 33,21 dollars par véhicule immatriculé et de 3,54 dollars pour chacun des permis de conduire de classe 5 et de classe 6 seront exigées. Ces contributions seront indexées à compter de 2014 et exigées jusqu'à l'élimination de ce déficit (prévue en 2018).

► L'AMORTISSEMENT DES GAINS ET DES PERTES CONSTATÉS APRÈS 2010

À la date de révision des contributions d'assurance :

- ▶ les écarts annuels constatés au chapitre du financement depuis la dernière révision seront cumulés et amortis sur trois ans en pourcentage des contributions d'assurance de tous les cotisants, peu importe la ou les catégories à l'origine des écarts ;
- ▶ la sous-capitalisation observée, réduite des écarts établis au paragraphe précédent et du reliquat, le cas échéant, du déficit initial, sera amortie sur dix ans en pourcentage des contributions d'assurance de tous les cotisants.

► LE CALENDRIER

La Société effectuera une révision de la tarification au moins une fois tous les trois ans. Le délai d'implantation d'une nouvelle tarification est normalement de deux ans après la fin du dernier exercice financier. Le tableau suivant présente le calendrier des révisions anticipées.

Fin de l'exercice financier (dates de révision des contributions d'assurance)	Année d'implantation d'une tarification modifiée
31 décembre 2013	2016
31 décembre 2016	2019
31 décembre 2019	2022

RECOMMANDATION

Dans son rapport de 2006, le Conseil d'experts avait recommandé que la Société adopte une politique de financement à long terme qui aurait notamment pour objectif :

- ▶ l'autofinancement de chaque catégorie et de chaque sous-catégorie de véhicules routiers ;
- ▶ le redressement à la baisse ou à la hausse des contributions d'assurance exigées pour une catégorie ou une sous-catégorie, selon sa propre expérience ;
- ▶ l'amortissement des surplus ou des déficits pour éviter de trop grandes variations des contributions exigées.

Le Conseil d'experts estime que la Politique de capitalisation adoptée par la Société respecte dans une large mesure ces grands objectifs.

Recommandation 14

Le Conseil d'experts recommande à la Société :

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



CONCLUSION



CONCLUSION

De grands progrès ont été faits au cours des dernières années en ce qui concerne le financement et la capitalisation du régime.

Afin que le régime puisse continuer à recueillir l'adhésion de la population, le Conseil d'experts estime toutefois que les cotisants doivent sentir que les contributions d'assurance qu'ils versent sont justes et équitables. Tout relâchement par rapport à cette règle d'équité constituerait un affaiblissement de l'une des valeurs essentielles du régime. Il faut **préserver l'équité** du régime. Les recommandations du Conseil d'experts insistent donc sur cet aspect.

Dans ses travaux, le Conseil d'experts a grandement bénéficié des points de vue exprimés par différents intervenants individuels, groupes et associations. Certains lui ont simplement fait parvenir des commentaires par écrit, d'autres ont présenté des mémoires et participé à la consultation publique. Le régime public d'assurance automobile appartient à l'ensemble des Québécois et des Québécoises, et leur apport est déterminant pour que le régime évolue et s'adapte aux besoins de la société. Le Conseil d'experts tient à remercier tous ceux et celles qui lui ont fait part de leur vision.

Le Conseil d'experts remercie également le personnel de la Société qui a répondu avec diligence et compétence à ses nombreuses questions et demandes d'information. Le présent rapport n'aurait pu être complet sans cette collaboration empressée.

Enfin, le Conseil d'experts souhaite que son rapport enrichisse la réflexion de la Société pour faire en sorte que le régime serve les intérêts de la population en donnant à l'équité sa pleine portée.

Le Conseil d'experts estime que les cotisants doivent sentir que les contributions d'assurance qu'ils versent sont justes et équitables.



ANNEXES



ANNEXE I

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

- ▶ Association du transport urbain du Québec (ATUQ)
- ▶ CAA-Québec
- ▶ Club de vieilles motos anglaises du Québec (CVMAQ)
- ▶ Fondation Promocycle
- ▶ Front commun motocycliste
- ▶ Jean Gosselin
- ▶ Danny Marois
- ▶ Odile Mongeau et Daniel Fortier

ANNEXE II

ORIENTATIONS CONVENUES ENTRE LA SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC ET LE FRONT COMMUN MOTOCYCLISTE

Orientations convenues entre la Société de l'assurance automobile du Québec et le Front Commun Motocycliste

Considérant que la Société de l'assurance automobile du Québec « SAAQ » et le Front Commun Motocycliste « FCM » convenaient le 11 juin 2010 de la mise en place d'une table sur la tarification d'assurance;

Considérant que cette table avait pour objectif de discuter de l'approche tarifaire et de voir les améliorations à privilégier dans l'avenir en regard de solutions alternatives favorisant la sécurité routière, tout en tenant compte des enjeux financiers du régime public d'assurance;

Considérant que l'année 2010 constitue la dernière année du plan de trois ans entrepris en 2008;

Considérant que chaque classe de cotisants doit assumer sa juste part des coûts d'indemnisation qu'elle génère;

Considérant que le bilan routier des motocyclistes s'est amélioré et que le FCM a proposé diverses mesures pour poursuivre cette amélioration;

Considérant que la Loi sur la Société de l'assurance automobile du Québec prévoit qu'avant de modifier un règlement sur les contributions d'assurance fixées après expertise actuarielle, la SAAQ doit obtenir l'avis d'un conseil d'experts constitué à cette fin par le gouvernement.

Il est convenu que, dans le respect du processus prévu par la Loi, la SAAQ entend recommander, dans le cadre de la mise à jour de l'ensemble des contributions d'assurance, des modifications dans le sens des orientations suivantes:

1. Élimination ou application d'ajustements majeurs à la classification d'immatriculation des motocyclettes dites à usage restreint afin de freiner tout glissement vers cette classification de motocyclettes.
2. Prise en compte des points d'inaptitude pour la tarification du permis classe 6 (permis moto) pour un montant maximal à être déterminé;
3. Prise en compte des risques associés à la conduite d'une nouvelle motocyclette dans les premiers mois par un assuré, par l'introduction d'une nouvelle tarification unique et non répétitive en fonction du niveau de risque observé lors de toute acquisition d'une motocyclette;
4. Reconnaissance de la plus grande vulnérabilité des motocyclistes sur la route et de l'amélioration relative de leur bilan routier;

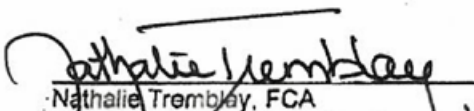
5. Réduction du niveau de la tarification des motocyclettes à venir en 2012 considérant les éléments 1 à 4 précédents et tenant compte, par ailleurs, du besoin de recapitalisation du Fonds d'assurance;
6. Nécessité de maintenir et même de continuer d'améliorer le bilan routier des motocyclistes et, plus spécifiquement, par des mesures supplémentaires à être arrêtées en ce qui concerne les motos dites à risque afin d'assurer la sécurité routière des motocyclistes et leur niveau de tarification;
7. Recherche d'une approche pour permettre un accès graduel à la motocyclette dite à risque pour les nouveaux conducteurs.

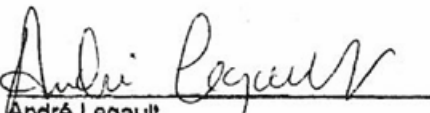
En plus de ces orientations, la SAAQ et le FCM conviennent :

- De se consulter lors de la révision annuelle de la liste des motocyclettes dites à risque;
- De maintenir leurs échanges durant l'exercice de révision des contributions d'assurance que la SAAQ s'apprête à faire conformément à la législation.

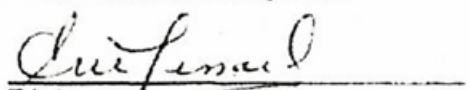
Signé en date du 16 février 2011 Signé en date du 15 février 2011

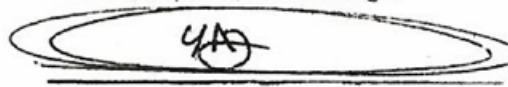
SAAQ

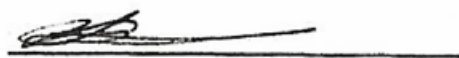

Nathalie Tremblay, FCA
Présidente et chef de la direction


André Legault,
Vice-président aux ressources humaines,
à l'administration et aux finances

Front Commun Motocycliste


Eric Lessard
Porte-parole, Front Commun motocycliste
Président, Comité d'action politique
motocycliste
Président, Mouvement Escargot


Yves Albert Desjardins, FCA
Président
Fédération Motocycliste du Québec


Christian Bergeron
Porte-parole, Comité d'action politique
motocycliste

ANNEXE III

MODIFICATIONS AUX CONTRIBUTIONS D'ASSURANCE RECOMMANDÉES PAR LE CONSEIL D'EXPERTS SUR LES CONTRIBUTIONS D'ASSURANCE AUTOMOBILE

CONTRIBUTIONS D'ASSURANCE SUR L'IMMATRICULATION DES MOTOCYCLETTES			
ANNÉE 2012			
Catégorie de motocyclettes	Basées sur la tarification actuelle	Proposées par la Société	Recommandées par le Conseil d'experts ¹
	(\$)	(\$)	(\$)
125 cm ³ et moins	188	165	205
126 à 400 cm ³	314	254	340
401 cm ³ et plus	555	424	455
« Sport »	1 301	891	1 045

CONTRIBUTIONS D'ASSURANCE SUR L'IMMATRICULATION DES MOTOCYCLETTES			
ANNÉE 2013			
Catégorie de motocyclettes	Financement		Capitalisation
	Proposées par la Société	Recommandées par le Conseil d'experts ¹	
	(\$)	(\$)	(\$)
125 cm ³ et moins	135	176	33
126 à 400 cm ³	226	314	33
401 cm ³ et plus	400	431	33
« Sport »	876	1 033	33

¹ Les modifications aux contributions d'assurance tiennent compte de deux recommandations du Conseil d'experts, soit l'élimination de la reconnaissance du concept de plus grande vulnérabilité des motocyclistes (recommandation 8) et l'élimination du plafond des contributions d'assurance pour les motocyclettes sport (recommandation 5).

Notes

Les montants sous la colonne « Financement » correspondent à l'évaluation du coût des indemnités.

Les montants sous la colonne « Capitalisation » correspondent à la contribution pour amortir le déficit cumulé au 31 décembre 2010.

La contribution d'assurance exigée correspond à la somme des contributions de financement et de capitalisation.

Pour simplifier la présentation, les contributions d'assurance ont été arrondies au dollar le plus près.



CONSEIL D'EXPERTS
SUR LES CONTRIBUTIONS
D'ASSURANCE AUTOMOBILE