



LE RÉGIME D'ASSURANCE
AUTOMOBILE DU QUÉBEC



Pour un régime
**durable et
équitable**

DOCUMENT D'INFORMATION SUR
LA PROPOSITION CONTENUE AU
PROJET DE RÈGLEMENT SUR LES
CONTRIBUTIONS D'ASSURANCE



Sommaire

LE RÉGIME D'ASSURANCE
AUTOMOBILE DU QUÉBEC

Pour un régime
**durable et
équitable**

DOCUMENT D'INFORMATION SUR
LA PROPOSITION CONTENUE AU
PROJET DE RÈGLEMENT SUR LES
CONTRIBUTIONS D'ASSURANCE

Sommaire

MESSAGE DU PRÉSIDENT-DIRECTEUR GÉNÉRAL

Madame, Monsieur,

Ce document présente l'analyse de la situation financière du Fonds d'assurance automobile du Québec effectuée par le personnel et par les membres du conseil d'administration de la Société.

Cette situation est préoccupante. Le gouvernement en est fort conscient et a déjà pris des mesures importantes pour corriger le tir. D'autres mesures de redressement sont déjà en place à la Société, mais tous ces efforts ne suffiront pas à redonner au Fonds d'assurance la solidité financière requise pour remplir ses obligations envers les victimes de la route. Dans ce contexte, une hausse des contributions d'assurance est incontournable.

Rappelons quelques avantages de notre régime d'assurance automobile. Notre régime est simple: le seul critère pour être indemnisé, c'est d'établir le lien entre des blessures corporelles et un accident de la route. Notre régime est universel: tous les gens sont admissibles, sans égard à la responsabilité. Notre régime est efficace: nous prenons rapidement en charge les victimes de la route et nous les accompagnons, au besoin pour toute une vie. Enfin, notre régime est très économique: les contributions sont de loin les moins élevées au Canada, et même si elles étaient augmentées selon le scénario proposé dans ce document, elles seraient encore parmi les plus basses au pays.

Dans le but de rétablir la situation financière du Fonds d'assurance, la Société propose des hausses graduelles des contributions d'assurance qui tiennent compte des besoins financiers du régime tout en respectant l'équité entre les catégories de cotisants.

La consultation publique qui s'amorce et qui concerne cette proposition sera menée par un conseil d'experts qui nous fera ses recommandations à la fin du printemps. Nous devrions ainsi être en mesure de procéder aux changements souhaités dès 2007.

Au nom du conseil d'administration, je tiens à vous assurer que vos commentaires et suggestions seront examinés avec attention.

Le président-directeur général,



JOHN HARBOUR, FCA

INTRODUCTION

Ce document d'information présente le régime public d'assurance automobile et décrit sa situation financière préoccupante. Il fait ensuite état des actions déjà entreprises pour corriger partiellement le tir. Enfin, il présente les divers scénarios entourant d'éventuelles hausses de contributions d'assurance et la proposition de la Société pour les différentes catégories de véhicules.

UN RÉGIME UNIQUE

En 1978, le Québec s'est doté d'un régime public d'assurance automobile, avec la création de la Régie de l'assurance automobile du Québec devenue, en juin 1990, la Société de l'assurance automobile du Québec (Société).

La Société a pour mission de protéger les personnes contre les risques d'accidents liés à l'usage de la route, à l'intérieur d'un modèle unique au monde qui englobe à la fois la prévention en matière de sécurité routière, le contrôle routier pour les véhicules commerciaux et l'indemnisation des victimes de la route. Ce modèle permet à la population québécoise de bénéficier d'un régime public d'assurance très favorable.

UNE SITUATION FINANCIÈRE PRÉOCCUPANTE

Depuis la création du régime, les contributions d'assurance sont fort avantageuses compte tenu de la couverture offerte. En fait, elles sont demeurées sensiblement au même niveau depuis 1985, alors que le taux d'inflation augmentait de 70 % au cours de la même période. D'ailleurs, les indemnités versées aux victimes ont toujours été indexées, mais pas les contributions d'assurance, ce qui fait que le régime est sous-financé depuis une vingtaine d'années. Les revenus pour une année sont donc insuffisants pour couvrir les dépenses liées aux accidents de cette même année. Au fil des ans, cet écart a progressé de façon très importante pour atteindre près de 450 millions de dollars en 2004.

Malgré ce sous-financement annuel récurrent, certains facteurs ont permis à la Société d'éviter des déficits jusqu'à l'an 2000. Parmi les plus importants, signalons des revenus de placement supérieurs aux attentes, un bilan routier positif, avec moins d'accidents sur les routes et des coûts d'indemnisation plus bas que prévu.

**L'ADOPTION DU
PROJET DE LOI N°55**

Afin de remédier à la situation, le gouvernement du Québec a fait un premier geste en adoptant, en décembre 2004, le projet de loi n°55 mettant en place une fiducie, nommée Fonds d'assurance automobile du Québec (Fonds).

Avec la création de ce fonds, les contributions d'assurance constituent dorénavant un patrimoine fiduciaire distinct des autres activités de la Société et de celles du gouvernement. Ainsi, depuis le 1^{er} janvier 2004, le Fonds est consacré exclusivement à l'indemnisation des victimes de la route ainsi qu'à la prévention et à la promotion de la sécurité routière.

Le projet de loi n°55 prévoit aussi l'obligation pour la Société de redresser la situation financière du Fonds et établit un échéancier pour ce faire. Il accorde au conseil d'administration de la Société plus d'autonomie vis-à-vis du gouvernement et plus de responsabilités, notamment celle de déterminer les contributions d'assurance automobile sur l'avis d'un conseil d'experts qui doit tenir une consultation publique et lui faire des recommandations. C'est dans ce processus que la Société est actuellement engagée.

UN RÉGIME D'ASSURANCE AUTOMOBILE À PRÉSERVER

UN RÉGIME AVANTAGEUX AU QUÉBEC

Les régimes d'indemnisation varient beaucoup d'une province à l'autre (l'annexe A présente une comparaison des régimes d'assurance canadiens). Il faut interpréter les comparaisons entre les régimes en tenant compte de plusieurs différences dont le type de régime (public ou privé), le contexte juridique (avec ou sans égard à la responsabilité, communément appelé *no-fault*) ou encore les montants prévus pour les indemnités. D'autres facteurs plus techniques entrent aussi en ligne de compte, comme la densité de circulation, les conditions atmosphériques, l'infrastructure routière, l'état des routes et le parc de véhicules.

Comparaison des contributions d'assurance pour blessures corporelles seulement

À la demande de la Société, une firme d'actuaire-conseils¹ a analysé le niveau des primes moyennes pour les protections contre les blessures corporelles en assurance automobile au Canada.

L'étude en arrive à deux grandes conclusions :

1. De tous les systèmes étudiés, les régimes publics sont les plus favorables aux victimes et les moins chers pour les cotisants. Les auteurs précisent : « Il ressort de notre analyse que le régime d'indemnisation sans égard à la faute et sans droit de recours est celui qui indemnise le plus de victimes et qui minimise les coûts ». Le Québec, le Manitoba et la Saskatchewan ont instauré de tels régimes.
2. La firme constate également que « le Québec est la province avec la prime la plus basse ».

Les tableaux en pages 4 et 5 présentent une comparaison de quatre cas concrets de conducteurs de véhicules de promenade (cas 1 et 2) ou de motocyclettes (cas 3 et 4).

À noter que, dans tous les cas, les Québécois paient moins cher leur contribution d'assurance. Les écarts sont beaucoup plus marqués pour les motocyclettes que pour les véhicules de promenade.

En ce qui concerne les motocyclettes, dans les provinces où seul le marché privé de l'assurance existe, les principaux assureurs refusent parfois d'établir un contrat d'assurance pour certains motocyclistes à risque, tels les jeunes hommes propriétaires d'une motocyclette sport.

1. Source : *Rapport sur les primes d'assurance automobile pour l'indemnisation des blessures au Canada*, Eckler associés Ltée, juillet 2005.

De plus, lorsque ces motocyclistes parviennent à trouver un assureur, le coût de leur assurance est tellement élevé qu'ils sont forcés de souscrire à une police qui limite leur protection personnelle. Ainsi, les motocyclistes reçoivent des indemnités minimales pour les accidents dont ils sont responsables et qui impliquent un ou deux véhicules. C'est seulement à la suite d'accidents dont ils ne sont pas responsables et qui impliquent deux véhicules qu'ils peuvent, en exerçant un droit de recours, recevoir une pleine indemnisation.

VÉHICULES DE PROMENADE

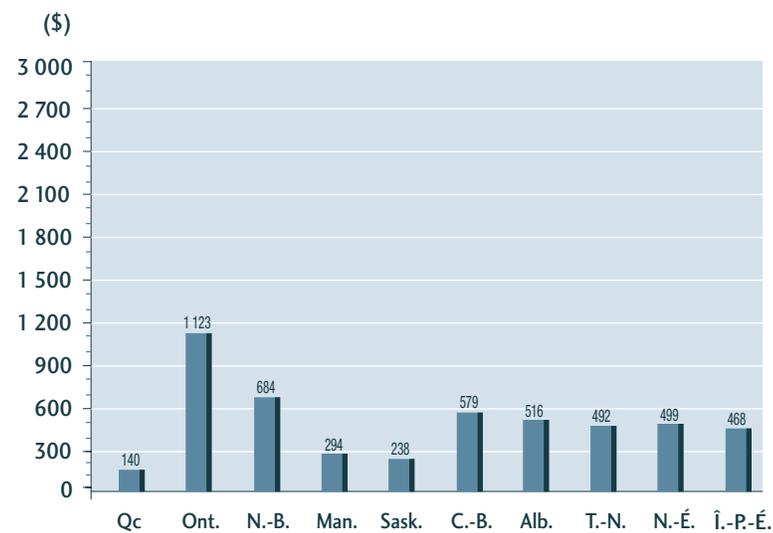
• CAS 1² •
Homme de 42 ans

Homme de 42 ans, titulaire d'un permis depuis 24 ans.

Un seul véhicule de promenade, aucune réclamation.

Aucune infraction au code de la route depuis 5 ans.

Véhicule utilisé pour aller au travail.

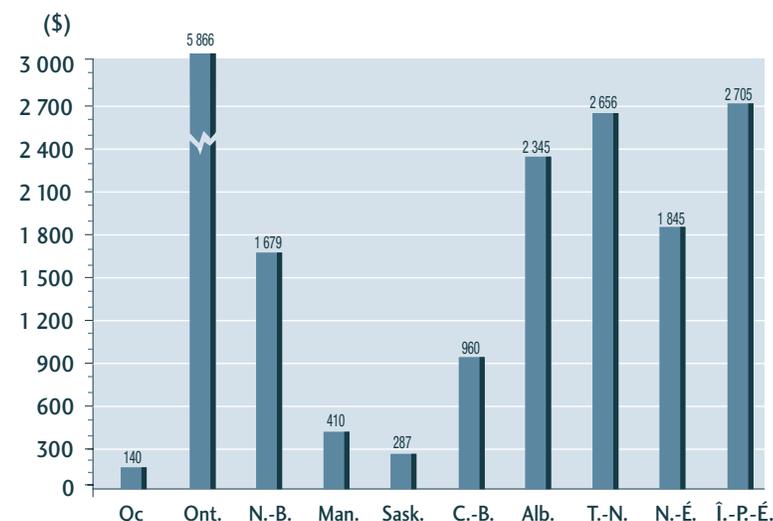


• CAS 2² •
Homme de 18 ans

Homme de 18 ans sans expérience.

Un seul véhicule de promenade, aucune réclamation.

Véhicule utilisé pour aller au travail.

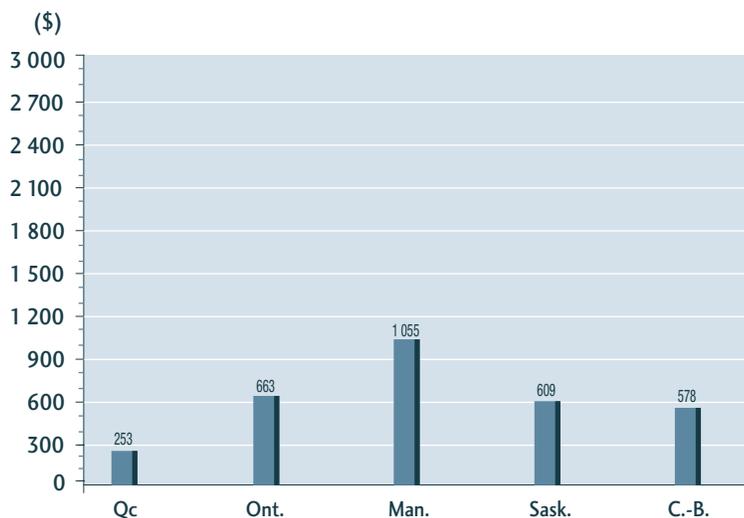


2. Aux fins de comparaisons des cas 1 et 2, 10 \$ ont été ajoutés à la contribution payable à la Société pour un véhicule de promenade (130 \$) afin de tenir compte du fait que les Québécois doivent souscrire une assurance responsabilité auprès d'un assureur privé pour la couverture à l'extérieur du Québec.

MOTOCYCLETTES

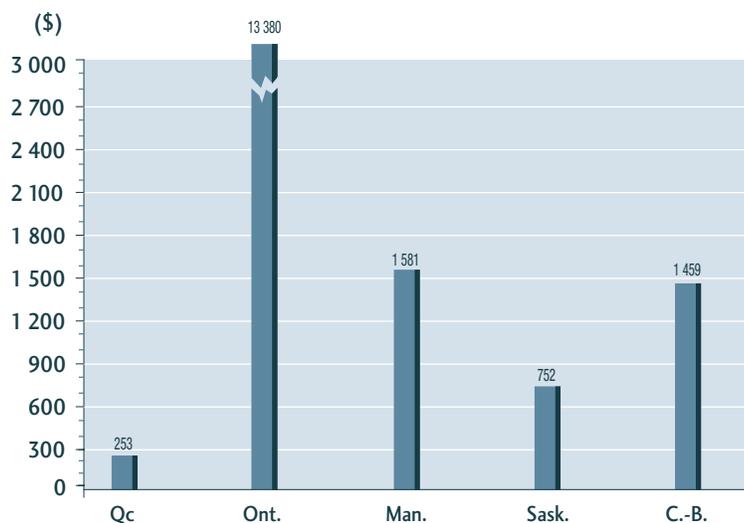
- CAS 3 •
- Homme de 42 ans

Homme de 42 ans, titulaire d'un permis depuis 24 ans.
Une seule motocyclette régulière de 750 cm³, aucune réclamation.
Aucune infraction au Code de la route depuis 5 ans.
Véhicule utilisé pour aller au travail.



- CAS 4 •
- Homme de 21 ans

Homme de 21 ans sans expérience.
Une seule motocyclette sport de 750 cm³, aucune réclamation.
Véhicule utilisé pour aller au travail.



UN RÉGIME À PRÉSERVER

À la lumière de ces comparaisons et des bénéfices offerts, il ressort clairement que le régime québécois est l'un des plus avantageux au Canada.

En effet, même en tenant compte des modifications proposées aux contributions d'assurance, les Québécois paieront encore des contributions qui seront parmi les plus basses au Canada.

Dans ce contexte, il ne fait pas de doute que notre régime public d'assurance automobile doit être préservé. Son financement doit toutefois être revu pour rétablir l'équilibre financier nécessaire à l'accomplissement de sa mission, et pour assurer une plus grande équité entre les catégories de cotisants et les générations.

UNE SITUATION FINANCIÈRE PRÉOCCUPANTE

Chaque année, les Québécois versent des contributions d'assurance qui servent à financer les indemnités pour les blessures corporelles subies par les victimes de la route ainsi que la prévention et la promotion de la sécurité routière. Ces contributions sont perçues au moment du paiement du permis de conduire et de l'immatriculation d'un véhicule routier.

LE FINANCEMENT DU FONDS

Voici l'avis de paiement du permis de conduire d'un conducteur qui n'a aucun point d'inaptitude à son dossier. Il faut noter qu'à l'heure actuelle, cette facture est payable tous les deux ans.

Avis de paiement du permis de conduire

PÉRIODE DE RÉFÉRENCE DU 2003 06 19		AU 2005 06 18						
INFRACTION	INSCRIPTION	DESCRIPTION	POINTS	INFRACTION	INSCRIPTION	DESCRIPTION	POINTS	
		GOUVERNEMENT DU QUÉBEC ▶ DROITS - PERMIS	32,00	+	TAXE SUR LES ASS.	4,13	=	36,13
		SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC ▶ CONTRIBUTION D'ASSURANCE	45,87	+	FRAIS D'ADMINISTRATION	4,00	=	49,87
							SOLDE ANTÉRIEUR ▶	0,00
AJOUTER 3 \$ AU MONTANT À PAYER POUR UN PAIEMENT FAIT DANS UN POINT DE SERVICE.							MONTANT À PAYER	86,00\$

Voici maintenant l'avis de paiement de l'immatriculation d'un véhicule de promenade. Cette facture est payable chaque année.

Avis de paiement de l'immatriculation d'un véhicule de promenade

N° DE PLAQUE	N° D'UNITÉ	N° DE L'AVIS	DATE D'ÉMISSION DE L'AVIS	2005 05 10	DATE LIMITE DE PAIEMENT	2005 06 30		
		GOUVERNEMENT DU QUÉBEC ▶ DROITS D'IMMAT. 104,00	+	DROITS D'IMMAT. ADD. 0,00				
		TAXE SUR LES ASS. 9,67	+	TRANSPORT EN COMMUN 30,00	+	DROITS - TAXI 0,00	=	143,67
		SAAQ ▶ CONTRIBUTION D'ASSURANCE 107,33	+	FRAIS D'ADMINISTRATION 4,00			=	111,33
							SOLDE ANTÉRIEUR ▶	0,00
AJOUTEZ 3 \$ AU MONTANT À PAYER POUR UN PAIEMENT FAIT DANS UN POINT DE SERVICE.							MONTANT À PAYER	255,00

LE FINANCEMENT

Pour les accidents de l'année 2004, le Fonds a enregistré un déficit de 448 millions de dollars. En effet, ses revenus ont été de 743 millions de dollars alors que les dépenses engagées pour les accidents de cette année s'élevaient à 1,191 milliard de dollars. Ainsi, chaque année, les accidents génèrent des dépenses plus élevées que les revenus qui s'y rattachent.

Déficit relatif aux accidents survenus en 2004 (M\$)

Revenus	743
Dépenses	1 191
Déficit	(448)

Comme il a été mentionné, le sous-financement du régime est attribuable au fait que les contributions d'assurance sont pratiquement demeurées au même niveau qu'il y a 20 ans, alors que les indemnités versées aux victimes de la route ont toujours été indexées annuellement.

En comparaison, les primes d'assurance automobile pour dommages matériels perçues par les assureurs privés ont augmenté d'environ 70 % au cours des 20 dernières années.³

De plus, la Société indexe en fonction de l'inflation la quasi-totalité des indemnités versées aux victimes.

Entre 2000 et 2004, le régime a connu une augmentation de ses dépenses de l'ordre de 300 millions de dollars. Ainsi, compte tenu du fait que, d'année en année, les dépenses augmentent plus rapidement que les revenus, le déficit de financement prend de l'ampleur.

Si aucune mesure n'est prise, le sous-financement ne fera que s'accroître et la Société prévoit qu'il atteindra environ 500 millions de dollars en 2006.

LA CAPITALISATION

Au 31 décembre 2004, et pour la première fois depuis la création du régime public d'assurance automobile, on assiste à une sous-capitalisation du régime, laquelle se traduit par un déficit cumulé du Fonds qui atteignait 617 millions de dollars à cette date. Le déficit cumulé correspond à l'écart entre son actif et son passif.

Sous-capitalisation du Fonds au 31 décembre 2004 (M\$)

Passif du Fonds	7 560
Actif du Fonds	6 943
Déficit cumulé	(617)
Taux de capitalisation	92 %

3. Source: Groupement des assureurs automobiles

**LA NÉCESSITÉ DE
RÉTABLIR LA
SITUATION
FINANCIÈRE**

Le tableau qui suit fait ressortir l'ampleur du déséquilibre actuel et l'urgence d'agir. Il illustre l'accumulation des déficits prévus pour les prochaines années si la situation actuelle persiste.

Projection du déficit cumulé du Fonds, 2004-2018



On peut constater que, si aucune mesure n'est prise, le déficit cumulé pourrait atteindre une quinzaine de milliards de dollars d'ici 2018. À ce moment, le Fonds serait épuisé. Pour sauver le régime, il est nécessaire de rétablir la situation financière du Fonds.

LES ACTIONS DÉJÀ ENTREPRISES

	<p>Des actions ont déjà été entreprises par le gouvernement et par la Société. Elles constituent un pas dans la bonne direction pour réduire les dépenses.</p> <p>Cependant, ces efforts ne seront pas suffisants pour permettre à la Société de respecter ses engagements envers les victimes de la route, et une hausse des contributions d'assurance est inévitable.</p>
<p>L'ADOPTION DU PROJET DE LOI N°55</p>	<p>Comme il a été mentionné, le gouvernement a fait un premier geste en 2004. En adoptant le projet de loi n°55, il mettait en place une fiducie, nommée Fonds d'assurance automobile du Québec.</p> <p>Avec la création de ce fonds, les contributions d'assurance constituent dorénavant un patrimoine fiduciaire distinct des autres activités de la Société et de celles du gouvernement.</p>
<p>L'ALLÈGEMENT DES DÉPENSES DE 100 MILLIONS DE DOLLARS</p>	<p>Le gouvernement a pris à sa charge des dépenses importantes payées jusqu'alors par la Société: les contributions au transport ambulancier, le programme d'adaptation des véhicules et des vignettes pour les personnes handicapées, ainsi que certains frais d'administration liés à l'accès au réseau routier, pour un montant annuel récurrent de plus de 100 millions de dollars.</p>
<p>LA CRÉATION DE LA TABLE QUÉBÉCOISE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE</p>	<p>Toute amélioration du bilan routier a une incidence importante sur les coûts du régime. Or, le bilan routier des Québécois se dégrade depuis quelques années.</p> <p>Le ministre des Transports du Québec a annoncé la création d'une table de concertation sur la sécurité routière. Plusieurs pays ont amélioré leur bilan routier au cours des dernières années à la suite d'actions énergiques en matière de sécurité routière. Dans ce contexte, il est prématuré d'escompter des bénéfices à court terme pour le Fonds d'assurance, mais l'avenir est prometteur.</p>

LE CONTRÔLE DES COÛTS DU RÉGIME	Pour mieux contrôler les coûts du régime, la Société de l'assurance automobile du Québec examine actuellement les pratiques liées à l'indemnisation et à l'utilisation des technologies de même que les dépenses liées à son fonctionnement.
UNE RÉVISION DE LA LOI ET DES RÈGLEMENTS	<p>Une autre piste de réduction des coûts du régime vise à clarifier la Loi et les règlements en matière d'indemnisation des victimes d'un accident de la route.</p> <p>Dans ce contexte, la Société entend proposer des correctifs au régime, qui pourraient toucher, par exemple, l'admissibilité, la portée ou la révision de certaines indemnités. Bref, il faut recentrer la mission de base de la Société, celle d'un assureur juste, efficace et sensible à la situation des victimes de la route.</p>

LES SCÉNARIOS ÉTUDIÉS

	<p>Pour rétablir la situation financière du régime, différents scénarios s'offrent à la Société; cependant, la Loi impose deux balises :</p> <ul style="list-style-type: none"> • la première consiste à rétablir l'équilibre budgétaire au plus tard en 2015; • la seconde indique que tout déficit constaté doit être éliminé sur une période maximale de quinze ans.
<p>LE SCÉNARIO DE LA HAUSSE UNIQUE</p>	<p>Un choix possible consiste à hausser les contributions d'assurance d'un seul coup pour restaurer l'équilibre budgétaire le plus vite possible.</p> <p>Ce scénario a l'avantage de rétablir dès maintenant l'équité entre les catégories de cotisants au régime et de limiter le plus possible le fardeau financier transmis aux générations futures.</p> <p>Selon un tel scénario, il faudrait, par exemple, hausser la contribution d'assurance des conducteurs de véhicules de promenade de 65 dollars en moyenne dès 2006. Dans le cas des motocyclistes, cette hausse atteindrait environ 800 dollars.</p> <p>Pour maintenir le plein financement du régime, la Société devrait par la suite indexer les contributions d'assurance au coût de la vie.</p> <p>Ainsi, au moment où l'équilibre budgétaire serait rétabli, le déficit cumulé dans le Fonds serait d'environ 1 milliard de dollars.</p>
<p>LE SCÉNARIO 2015</p>	<p>Puisque, selon la Loi, la Société a jusqu'au 31 décembre 2015 pour rétablir le plein financement du coût des accidents d'une année (revenus = dépenses), elle pourrait prévoir des hausses annuelles graduelles pendant toute cette période.</p> <p>Ce scénario minimise le montant des hausses annuelles, mais augmente le fardeau financier transmis aux générations futures. De plus, l'équité entre les cotisants ne serait pas rétablie avant 2015.</p> <p>Pour les conducteurs de véhicules de promenade, la hausse nécessaire de 65 dollars serait répartie sur dix ans et indexée au coût de la vie.</p> <p>Par ailleurs, en 2015, au moment où l'équilibre budgétaire serait rétabli, le déficit cumulé dans le Fonds atteindrait plus de 5 milliards de dollars. Un constat est inévitable : ce qui n'est pas payé aujourd'hui devra l'être plus tard, en plus des intérêts.</p>

**LE SCÉNARIO DE
LA SOCIÉTÉ**

La proposition de la Société pour redresser la situation financière s'inscrit à l'intérieur d'un scénario intermédiaire entre les deux scénarios précédents. Il consiste à rétablir le plein financement sur une période de quatre ans à compter de 2007.

Ce scénario offre un compromis quant au rythme pour, d'une part, retrouver l'équilibre financier et l'équité et, d'autre part, atténuer le déficit transmis aux générations futures.

Ainsi, les hausses suggérées pour 2007 et 2008 ne combleront pas à elles seules le sous-financement actuel. La Société devra donc faire un bilan attentif de la situation dans quelques années pour évaluer, par exemple, l'impact des différentes mesures de redressement, l'état du bilan routier et les conditions économiques. La Société pourrait alors devoir procéder à une deuxième mise à niveau des contributions d'assurance et prendre une nouvelle série de mesures pour corriger la sous-capitalisation.

LA PROPOSITION DE LA SOCIÉTÉ

La Société vise à ce que les contributions d'assurance soient justes, raisonnables et équitables. Dans un premier temps, elle propose sur la base de certains principes, et après expertises actuarielles, des modifications aux contributions d'assurance pour les années 2007 et 2008.

LES PRINCIPES RETENUS

- L'application du principe « sans égard à la responsabilité » (*no-fault*) dans la tarification
- Le financement par les utilisateurs de véhicules routiers
- Pas de discrimination en vertu de l'âge, du sexe ou de la région
- Encourager les bons comportements routiers
- Viser l'équité entre les catégories de cotisants

LE MANQUE À GAGNER DANS LA TARIFICATION

Le problème de financement est la conséquence directe du manque à gagner dans la tarification des contributions d'assurance. Le manque à gagner projeté dans la tarification de 2006 s'élève à 501 millions de dollars. Il se répartit entre les différentes catégories de véhicules, comme l'indique le tableau suivant.

Répartition du manque à gagner prévu en 2006

Catégories	Besoins (M\$)	Recettes (M\$)	Manque à gagner (M\$)
Véhicules de promenade	902	568	(334)
Motocyclettes	144	35	(109)
Cyclomoteurs	7	1	(6)
Véhicules commerciaux et autres véhicules	151	99	(52)
	1 204	703	(501)

Sur la base des principes énoncés et du scénario retenu, la Société entend combler entièrement le manque à gagner dans la tarification d'ici 2010. Dans un premier temps, elle propose une hausse graduelle des contributions d'assurance pour les années 2007 et 2008. L'annexe B présente une vue d'ensemble des contributions d'assurance proposées.

L'INDEXATION DES CONTRIBUTIONS D'ASSURANCE

En plus des modifications présentées ici, la Société propose d'ajuster dorénavant les contributions d'assurance au coût de la vie, sur la base des statistiques officielles.

Les véhicules de promenade

LE MANQUE À GAGNER DANS LA TARIFICATION

Sur la base des contributions d'assurance actuelles, le manque à gagner prévu dans la tarification de 2006 pour la catégorie «véhicules de promenade» est de 334 millions de dollars.

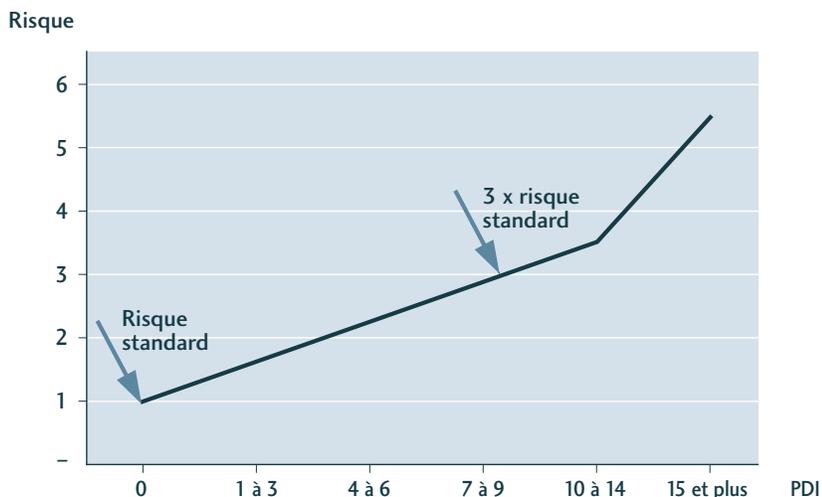
LA PROPOSITION DE LA SOCIÉTÉ :

HAUSSER UNIQUEMENT LA CONTRIBUTION D'ASSURANCE SUR LES PERMIS

La Société propose d'augmenter la contribution d'assurance perçue sur les permis. Cette façon de faire permet d'atteindre une plus grande équité entre les catégories de cotisants. Elle permet également de reconnaître le risque puisque la contribution d'assurance sur le permis de conduire est liée aux points d'inaptitude.

En effet, la contribution d'assurance perçue sur le permis de conduire varie selon les points d'inaptitude inscrits au dossier du conducteur. Plus un conducteur accumule de points d'inaptitude, plus la probabilité qu'il soit impliqué dans un accident est élevée, et ce, dès l'inscription du premier point d'inaptitude, comme l'indique le tableau suivant.

Risque d'accident en fonction des points d'inaptitude



La Société propose une nouvelle structure de tarification, en fonction des points d'inaptitude, qui reflétera mieux le risque. Selon cette hypothèse, la contribution d'assurance serait plus élevée dès l'inscription du premier point au dossier d'un conducteur.

Notons que cette mesure toucherait une minorité de conducteurs puisque près de 80 % d'entre eux n'ont aucun point d'inaptitude à leur dossier de conduite.

Contributions d'assurance proposées sur les permis qui autorisent la conduite d'un véhicule de promenade (classe 5)

Points d'inaptitude (PDI)	Contributions actuelles (\$)	Contributions bisannuelles proposées pour 2007 (\$)	Contributions bisannuelles proposées pour 2008 (\$)
0	46	102	127
1 à 3	46	149	194
4 à 6	92	221	278
7 à 9	92 - 160	292	352
10 à 14	160 - 262	401	467
15 et plus	365	597	706

Les motocyclettes

LE MANQUE À GAGNER DANS LA TARIFICATION

Sur la base des contributions d'assurance actuelles, le manque à gagner prévu dans la tarification de 2006 pour la catégorie « motocyclettes » est de 109 millions de dollars.

LA PROPOSITION DE LA SOCIÉTÉ

Afin de prendre en considération le comportement des motocyclistes dans la tarification, la Société propose de répartir le financement des frais d'indemnisation assignés aux motocyclettes entre une contribution d'assurance particulière sur le permis de conduire et une contribution d'assurance sur l'immatriculation. Ainsi, 25 % du financement serait obtenu par les contributions d'assurance sur les permis et 75 % par les contributions d'assurance sur l'immatriculation. Cette répartition vise à tenir compte du comportement des conducteurs.

IMMATRICULATION : NOUVELLES CATÉGORIES DE MOTOCYCLETTES ET DE CYLINDRÉES

Pour les motocyclettes de 401 cm³ et plus, la Société propose de créer deux grandes catégories : les motocyclettes régulières et les motocyclettes dites « sport ». Elle propose également de réviser les regroupements de cylindrées.

Selon les études de la Société, les risques d'accidents sont directement liés à la cylindrée et au type de motocyclette en cause. Par exemple, on observe quatre fois plus d'accidents dans la catégorie de motocyclettes « sport » que pour les autres motocyclettes.

Il n'existe pas de protocole national ou international pour classer une motocyclette dite « sport ». Les experts de la Société ont donc établi une liste permettant de définir les motocyclettes visées.

Au terme de l'exercice, environ 11 % des motocyclettes du parc actuel seraient classées dans la catégorie « sport ».

Contributions d'assurance proposées sur l'immatriculation des motocyclettes

Catégorie	Cylindrée	Contributions actuelles (\$)	Contributions proposées pour 2007 (\$)	Contributions proposées pour 2008 (\$)
Régulières	Moins de 125 cm ³	74 - 120	156	177
	126 à 400 cm ³	189	256	294
	401 à 700 cm ³	253	393	470
	701 cm ³ et plus	253	430	527
« Sport »	401 cm ³ à 700 cm ³	253	735	993
	701 cm ³ et plus	253	957	1 332

**LA RECONNAISSANCE
DU COMPORTEMENT
DU TITULAIRE DE
PERMIS**

Avant juillet 1978, le privilège de conduire une motocyclette était accordé automatiquement à tous les conducteurs. Ainsi, le Québec compte à l'heure actuelle plus de deux millions de «conducteurs potentiels» de motocyclettes. Il n'est donc pas possible de déterminer quels titulaires de permis conduisent effectivement une motocyclette et sont par conséquent soumis aux risques inhérents.

Or, comme dans le cas de tout autre véhicule, le comportement du conducteur est un facteur de risque déterminant et la Société cherche à encourager les bons comportements routiers dans sa tarification.

La Société propose donc d'exiger, à compter de 2007, une partie de la contribution d'assurance pour le financement des frais d'indemnisation assignés aux motocyclettes sur les permis qui autorisent la conduite de tels véhicules. Cette contribution d'assurance sur le permis s'ajouterait à celle qui est exigée pour la conduite d'un véhicule de promenade. À cette occasion, ces conducteurs se verraient offrir la possibilité de conserver ou non leur privilège de conduire une motocyclette. Ceux qui auraient renoncé à ce privilège et qui désireraient par la suite s'en prévaloir à nouveau devraient obtenir un nouveau permis selon les normes alors en vigueur.

Contributions d'assurance proposées sur les permis qui autorisent la conduite d'une motocyclette⁴

	Contribution actuelle (\$)	Contribution bisannuelle proposée pour 2007 (\$)	Contribution bisannuelle proposée pour 2008 (\$)
Permis de conduire classes 5 et 6A, B ou C	0	102	127

4. Actuellement et jusqu'en 2008, les titulaires autorisés à ne conduire qu'une motocyclette (classes 6A, B ou C seulement) doivent payer la même contribution d'assurance que les titulaires autorisés à conduire un véhicule de promenade.

Les cyclomoteurs																																																											
LE MANQUE À GAGNER DANS LA TARIFICATION	Sur la base des contributions d'assurance actuelles, le manque à gagner prévu en 2006 pour la catégorie «cyclomoteurs» serait de 6 millions de dollars.																																																										
LA PROPOSITION DE LA SOCIÉTÉ	Contributions d'assurance proposées sur l'immatriculation des cyclomoteurs																																																										
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Contribution actuelle (\$)</th> <th>Contribution proposée pour 2007 (\$)</th> <th>Contribution proposée pour 2008 (\$)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>46</td> <td>140</td> <td>190</td> </tr> </tbody> </table>	Contribution actuelle (\$)	Contribution proposée pour 2007 (\$)	Contribution proposée pour 2008 (\$)	46	140	190																																																				
	Contribution actuelle (\$)	Contribution proposée pour 2007 (\$)	Contribution proposée pour 2008 (\$)																																																								
46	140	190																																																									
Les véhicules commerciaux et autres véhicules																																																											
LE MANQUE À GAGNER DANS LA TARIFICATION	Sur la base des contributions d'assurance actuelles, le manque à gagner prévu dans la tarification de 2006 pour la catégorie «véhicules commerciaux et autres véhicules» (qui comprend notamment les camions, les transporteurs publics et privés, les taxis et les véhicules de ferme) est de 52 millions de dollars.																																																										
LA PROPOSITION DE LA SOCIÉTÉ	La Société est d'avis qu'il faudra étudier la classification de ces véhicules afin de s'assurer qu'elle reflète adéquatement les niveaux de risque associés aux différentes catégories de véhicules. Ces études seront effectuées au cours des prochaines années en collaboration avec les partenaires et les clients de la Société.																																																										
	<p>Contributions d'assurance proposées sur l'immatriculation des véhicules commerciaux et autres véhicules (catégories les plus importantes)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Classes</th> <th>Plaques</th> <th></th> <th>Contributions actuelles (\$)</th> <th>Contributions proposées pour 2007 (\$)</th> <th>Contributions proposées pour 2008 (\$)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Véhicules commerciaux</td> <td rowspan="2">F</td> <td>Agriculteurs</td> <td>83</td> <td>109</td> <td>124</td> </tr> <tr> <td>Autres</td> <td>123</td> <td>145</td> <td>158</td> </tr> <tr> <td>Véhicules à circulation restreinte</td> <td>C</td> <td>Tracteurs de ferme</td> <td>28</td> <td>31</td> <td>33</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">Camions</td> <td rowspan="3">L</td> <td>2 essieux</td> <td>147</td> <td>164</td> <td>174</td> </tr> <tr> <td>3-4 essieux</td> <td>207</td> <td>238</td> <td>256</td> </tr> <tr> <td>5 essieux et +</td> <td>349</td> <td>453</td> <td>513</td> </tr> <tr> <td>Autobus transport public</td> <td rowspan="2">A</td> <td>10 001 kg et +</td> <td>528</td> <td>1 095</td> <td>1 400</td> </tr> <tr> <td>Autobus transport privé</td> <td>3 001 kg à 8 000 kg</td> <td>183</td> <td>225</td> <td>248</td> </tr> <tr> <td>Taxis</td> <td>T</td> <td></td> <td>337</td> <td>543</td> <td>656</td> </tr> <tr> <td>Plaques amovibles</td> <td>X</td> <td></td> <td>189</td> <td>216</td> <td>231</td> </tr> </tbody> </table>	Classes	Plaques		Contributions actuelles (\$)	Contributions proposées pour 2007 (\$)	Contributions proposées pour 2008 (\$)	Véhicules commerciaux	F	Agriculteurs	83	109	124	Autres	123	145	158	Véhicules à circulation restreinte	C	Tracteurs de ferme	28	31	33	Camions	L	2 essieux	147	164	174	3-4 essieux	207	238	256	5 essieux et +	349	453	513	Autobus transport public	A	10 001 kg et +	528	1 095	1 400	Autobus transport privé	3 001 kg à 8 000 kg	183	225	248	Taxis	T		337	543	656	Plaques amovibles	X		189	216
Classes	Plaques		Contributions actuelles (\$)	Contributions proposées pour 2007 (\$)	Contributions proposées pour 2008 (\$)																																																						
Véhicules commerciaux	F	Agriculteurs	83	109	124																																																						
		Autres	123	145	158																																																						
Véhicules à circulation restreinte	C	Tracteurs de ferme	28	31	33																																																						
Camions	L	2 essieux	147	164	174																																																						
		3-4 essieux	207	238	256																																																						
		5 essieux et +	349	453	513																																																						
Autobus transport public	A	10 001 kg et +	528	1 095	1 400																																																						
Autobus transport privé		3 001 kg à 8 000 kg	183	225	248																																																						
Taxis	T		337	543	656																																																						
Plaques amovibles	X		189	216	231																																																						

CONCLUSION

C'est pour assurer l'avenir du régime public d'assurance automobile du Québec et pour en garantir le plein accès aux générations futures que la Société propose des modifications aux contributions d'assurance.

Comme il a été souligné précédemment, on estime que notre régime public d'assurance automobile est l'un des plus avantageux au Canada et qu'il doit être préservé. Il faut toutefois revoir son financement pour rétablir l'équilibre financier indispensable à l'accomplissement de sa mission et à sa survie, et assurer une plus grande équité entre les catégories de cotisants.

Des actions ont déjà été entreprises par le gouvernement et par la Société mais celles-ci ne seront pas suffisantes. Dans ce contexte, la proposition de la Société concernant les modifications aux contributions d'assurance s'avère une mesure minimale et pratiquement incontournable. La Société devra faire un bilan attentif de la situation dans quelques années et pourrait alors devoir procéder à une deuxième mise à niveau des contributions d'assurance.

Selon la Société, le scénario actuellement préconisé est réaliste et juste pour toutes les catégories de cotisants, mais elle demeure ouverte et réceptive à des réaménagements et à de nouvelles idées. Le paiement du permis de conduire tous les ans et l'étalement des paiements sur plusieurs mois pourraient entre autres être envisagés.

Le conseil d'administration encourage fortement individus et groupes à participer à la consultation qui s'amorce. L'important est de garder en tête l'objectif fondamental de toute cette démarche: assurer la survie du régime d'assurance automobile pour tous les utilisateurs de la route au Québec, ceux d'aujourd'hui et de demain.

ANNEXE A

Comparaison des régimes d'assurance canadiens

		Québec	Manitoba
SOURCES DE REVENUS	Permis Immatriculation Contrat d'assurance	••• •••	••• •••
INDEMNITÉS D'ACCIDENT			
Prestations d'invalidité	Partielle Totale % du salaire Maximum / semaine Délai de carence	68 ans 90 % du net 720 \$ (estim.) 7 jours	90 % du net 850 \$ (estim.) 7 jours
Prestations de décès	Délai limite Détermination Chef du ménage Conjoint Enfant à charge	Aucun Âge et revenu 55 246 \$-275 000 \$ 55 246 \$-275 000 \$ 26 240 \$-48 341 \$	Aucun Âge et revenu 48 899 \$-325 000 \$ 48 899 \$-325 000 \$ 23 226 \$-42 787 \$
Incapacité permanente	Max. blessure invalidante Max. blessure non invalidante	193 719 \$ 193 719 \$	122 244 \$ 122 244 \$
Frais médicaux	Maximum / personne Durée limite	Illimité Aucune	Illimité Aucune
Frais funéraires		4 142 \$	6 663 \$
DROIT DE POURSUITE			
Souffrances et douleurs Excédent (<i>no fault</i>)		Non Non	Non Non
RESPONSABILITÉ CIVILE			
Minimum Sélectionnée	Par accident Par accident	50 000 \$ 1 000 000 \$	200 000 \$ 200 000 \$
ADMINISTRATION			
Dommages corporels Dommages matériels		État Privé	État État/privé

Source: *Rapport sur les primes d'assurance automobile pour l'indemnisation des blessures au Canada*, Eckler associés ltée, juillet 2005.

Saskatchewan	Colombie-Britannique	Alberta	Nouveau-Brunswick	Terre-Neuve	Nouvelle-Écosse	Ontario	Île-du-Prince-Édouard
•••	•••	•••	•••	•••	•••	•••	•••
à vie 90% du net 785 \$ (estim.) 7 jours	104 semaines à vie 75% du brut 300 \$ 7 jours	104 semaines à vie 80% du brut 300 \$ 7 jours	104 semaines à vie 250 \$ 7 jours	104 semaines à vie 140 \$ 7 jours	104 semaines à vie 140 \$ 7 jours	104 semaines à vie 80% du net 400 \$ 7 jours	104 semaines à vie – 140 \$ 7 jours
54 351 \$ 54 351 \$ 54 351 \$	Aucun 5 000 \$ 2 500 \$ 1 500 \$	Aucun 10 000 \$ 10 000 \$ 3 000 \$	180 jours 50 000 \$ 25 000 \$ 5 000 \$	180 jours 10 000 \$ 10 000 \$ 2 000 \$	180 jours 10 000 \$ 10 000 \$ 2 000 \$	180 jours 25 000 \$ 25 000 \$ 10 000 \$	180 jours 10 000 \$ 10 000 \$ 2 000 \$
184 396 \$ 150 947 \$							
5 268 450 \$	150 000 \$	50 000 \$ Aucune	50 000 \$ 4 ans	25 000 \$ 4 ans	25 000 \$ 4 ans	100 000 \$	25 000 \$ 4 ans
7 903 \$	2 500 \$	2 000 \$	2 500 \$	1 000 \$	1 000 \$	6 000 \$	1 000 \$
Non Oui	Oui Oui	Oui Oui	Oui Oui	Oui Oui	Oui Oui	Oui Oui	Oui Oui
200 000 \$ 200 000 \$	200 000 \$ 1 000 000 \$	200 000 \$ 1 000 000 \$	200 000 \$ 1 000 000 \$	200 000 \$ 1 000 000 \$	500 000 \$ 1 000 000 \$	200 000 \$ 1 000 000 \$	200 000 \$ 1 000 000 \$
État État/privé	État État/privé	Privé Privé	Privé Privé	Privé Privé	Privé Privé	Privé Privé	Privé Privé

ANNEXE B

Vue d'ensemble des contributions d'assurance proposées

PERMIS

	Classes	PDI	Période couverte	Contributions actuelles (\$)	Contributions proposées pour 2007 (\$)	Contributions proposées pour 2008 (\$)
Permis de conduire et permis probatoire	1 à 5	0	24 mois	46	102	127
		1 à 3		46	149	194
		4 à 6		92	221	278
		7 à 9		92 - 160	292	352
		10 à 14		160 - 262	401	467
		15 et plus		365	597	706
Permis d'apprenti conducteur délivrance	1 à 5		18 mois	15	25	30
Permis restreint			12 mois	34	128	131
Permis de conduire et permis probatoire	6A, 6B ou 6C en sus d'une des classes 1 à 5		24 mois	0	102	127

IMMATRICULATION

		Période couverte	Contributions actuelles (\$)	Contributions proposées pour 2007 (\$)	Contributions proposées pour 2008 (\$)
Véhicules de promenade		12 mois	107	indexée	indexée
Motocyclettes Régulières	moins de 125 cm ³		74 - 120	156	177
	126 cm ³ à 400 cm ³		189	256	294
	401 cm ³ à 700 cm ³		253	393	470
	701 cm ³ et plus		253	430	527
«Sport»	401 cm ³ à 700 cm ³		253	735	993
	701 cm ³ et plus	253	957	1332	

**Vue d'ensemble
des contributions
d'assurance proposées
(suite)**

IMMATRICULATION

		Période couverte	Contributions actuelles (\$)	Contributions proposées pour 2007 (\$)	Contributions proposées pour 2008 (\$)
Cyclomoteurs		12 mois	46	140	190
Véhicules commerciaux et autres véhicules					
Commerciaux					
Agriculteurs			83	109	124
Autres			123	145	158
Circulation restreinte					
Tracteurs de ferme			28	31	33
Zone de 70 km/h			34	40	44
Zone non reliée- Autres			91	108	117
Camions	2 essieux		147	164	174
	3-4 essieux		207	238	256
	5 essieux et plus		349	453	513
Agriculteurs et gouvernements	2 essieux		123	145	158
	3-4 essieux		156	183	200
	5 essieux et plus		183	216	234
Autobus					
Transport public	3 000 kg ou moins		283	331	360
	3 001 kg à 8 000 kg		367	428	466
	8 001 kg à 10 000 kg		446	520	565
	10 001 kg et plus		528	1 095	1 400
Transport privé	3 000 kg ou moins		123	146	159
	3 001 kg à 8 000 kg		183	225	248
	8 001 kg à 10 000 kg		252	295	321
	10 001 kg et plus		333	388	420
Taxis			337	543	656
Plaques amovibles			189	216	231

Ce document a été réalisé par la Société de l'assurance automobile
du Québec.

Des exemplaires du présent document sont disponibles à l'adresse suivante:

Société de l'assurance automobile du Québec

Direction des communications

Case postale 19600

333, boul. Jean-Lesage, O-M-51

Québec (Québec) G1K 8J6

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

Dépôt légal 2006

Bibliothèque nationale du Québec

ISBN 2-550-46431-1

Dans le présent document, le genre masculin désigne aussi bien les femmes
que les hommes lorsque le contexte s'y prête.



Société de l'assurance
automobile

Québec 