



CONSEIL D'EXPERTS
SUR LES CONTRIBUTIONS
D'ASSURANCE AUTOMOBILE

Protéger l'avenir

Rapport du Conseil d'experts

sur le financement du régime public d'assurance automobile



Le 19 juin 2006

Monsieur John Harbour, FCA
Président-directeur général
Société de l'assurance automobile du Québec

Monsieur le Président-directeur général,

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 15 juin 2005, nous vous soumettons les recommandations et propositions qui se dégagent de l'ensemble de nos travaux et de la consultation publique que nous avons tenue en mai 2006.

Veillez agréer, Monsieur le Président-directeur général, l'expression de nos meilleurs sentiments.

Michel Sanschagrin
Président

Louise Dagnault
Membre

Jean-François Hudon
Membre

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

Collaborateurs :

Doris Côté, adjointe au Conseil
Pierre Noël, coordonnateur aux communications
Francine Legaré, rédaction
Hélène Dumais, révision linguistique
STUDIOMÉTRIQUE / Marie Pier Roy, Félix Lapointe, graphisme

AVERTISSEMENT

Dans le but d'alléger le texte :

- l'emploi du masculin générique est privilégié;
- le « Conseil » 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 tient à préciser la signification donnée aux termes suivants :

- équité : dans un contexte d'assurance, l'équité équivaut à faire en sorte que chaque groupe homogène, ou chaque catégorie d'assurés paie les coûts qui lui sont associés;
- sous-capitalisation : chaque année, le déficit lié notamment au sous-financement du régime accroît d'autant le déficit accumulé du Fonds d'assurance et contribue à la baisse du taux de capitalisation du régime;
- sous-financement : la présente situation de sous-financement annuel du Fonds d'assurance découle du fait que les accidents de la route entraînent chaque année des dépenses plus élevées que les contributions d'assurance pendant la même période.

Les estimations qui figurent dans le présent rapport ont été effectuées par la Société à la demande du Conseil, y compris les projections pour la période 2009-2011 qui n'apparaissent pas dans les documents accompagnant la proposition de la Société. Ces projections, données à titre indicatif, ont été réalisées sur les mêmes bases que celles qui ont été retenues pour la période 2006-2008.

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

Des exemplaires du présent rapport 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
www.saaq.gouv.qc.ca

ISBN 2-9809468-0-X

Dépôt légal – Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2006

Dépôt légal – Bibliothèque et Archives Canada, 2006

Protéger l'avenir

Message du président

En matière d'assurances, il va de soi que la **protection** et l'**avenir** sont à la base même des régimes et des contrats. Protéger l'avenir consiste, dans la logique propre à ce secteur, à parer aux éventuelles conséquences de certains événements et, de façon générale, à procurer à l'assuré la tranquillité d'esprit que lui donne une garantie d'assurance. Il y a plus de 25 ans, le Québec décidait d'innover en ce domaine en misant sur un régime public d'assurance automobile prévoyant l'abolition de la notion de responsabilité et une meilleure prise en charge des victimes de la route. Depuis lors, il est reconnu que le régime indemnise les personnes admissibles selon des barèmes précis, dans des délais rapides et à des coûts moindres qu'auparavant.

Les membres du Conseil d'experts sur les contributions d'assurance automobile tiennent à souligner ici le caractère unique du régime public québécois qui représente, sans conteste, une réussite dont il faut protéger l'avenir.

Aux prises toutefois avec une situation financière alarmante, le régime voit la réalisation de sa mission première sérieusement compromise. C'est précisément pour redresser cet état de fait qu'en 2004 le gouvernement du Québec a adopté le projet de loi n° 55 modifiant la Loi sur la Société de l'assurance automobile du Québec. Dans le même sens, **le présent rapport du Conseil confirme l'importance d'agir maintenant pour appliquer les mesures financières qui s'imposent afin de maintenir le régime dans son intégralité. Dans la perspective d'autofinancement du régime, les hausses de contributions sont nécessairement au cœur des solutions à retenir.**

Au cours des derniers mois, les annonces de la Société de l'assurance automobile du Québec quant aux augmentations de contributions ont créé une onde de choc, tout particulièrement chez les motocyclistes. Dans le contexte de ses travaux, le Conseil a tenu une consultation publique et a pris note attentivement des opinions, suggestions et commentaires exprimés à cet égard. Il en retient notamment que, pour bon nombre de personnes et de groupes, le régime n'est pas perçu comme un véritable régime d'assurance, mais plutôt comme une taxe qui est prélevée par l'État et qui peut être affectée à de multiples usages. D'où, en partie du moins, une réaction souvent réfractaire à des hausses de contributions que l'on n'associe pas comme on le devrait à l'indemnisation, à l'équité basée sur le niveau de risque et au nécessaire équilibre à maintenir entre revenus et dépenses, et ce, dans l'intérêt de tous.

Le Conseil considère qu'il est prioritaire, pour la Société, de livrer un message clair aux assurés selon lequel les contributions sont et seront utilisées aux fins prévues. De plus, elles constituent une vraie prime d'assurance et se distinguent de tout processus de taxation. Une telle redéfinition située dans son contexte l'augmentation des contributions pour faire face aux coûts d'indemnisation qui doivent être couverts. Des modulations d'application de ces hausses doivent cependant être élaborées pour éviter, dans la mesure du possible, que les augmentations de contributions soient perçues comme un choc tarifaire. Les motocyclistes auront inévitablement l'impression que la note à payer est plus élevée pour eux. Toutefois dans le respect de la loi qui a créé le régime, et en fonction du raisonnement économique et actuariel qui doit prévaloir ici, le niveau de risque et les coûts attribués à une catégorie de véhicules routiers fixent la contribution à verser.

Il en va de l'avenir d'un régime public, que plusieurs envient à la population québécoise, et de celui de millions d'assurés qui en bénéficient.

Le président,

A handwritten signature in black ink, reading "Michel Sanschagrin". The signature is fluid and cursive, with the first name "Michel" and the last name "Sanschagrin" clearly distinguishable.

Michel Sanschagrin

Table des matières

| | |
|--|-----------|
| Introduction | 7 |
| 1. Le Conseil d'experts sur les contributions d'assurance automobile | 11 |
| Présentation | |
| 2. Des années 1970 à aujourd'hui | 14 |
| Les fondements du régime public d'assurance comme assises des enjeux actuels et futurs | |
| 3. Depuis 2004 | 16 |
| La Société de l'assurance automobile du Québec, fiduciaire et gestionnaire du Fonds d'assurance automobile du Québec | |
| 4. Le scénario soumis à l'examen du Conseil d'experts sur les contributions d'assurance automobile | 19 |
| Les hausses de contributions d'assurance proposées par la Société de l'assurance automobile du Québec | |
| 5. Les vérifications effectuées par le Conseil d'experts sur les contributions d'assurance automobile | 22 |
| Ses démarches, contacts, ressources et constats | |
| 6. La consultation publique | 26 |
| Un processus attentif aux opinions exprimées | |
| 7. Les recommandations du Conseil d'experts sur les contributions d'assurance automobile | 38 |
| Conclusion | 51 |
| Annexes | |
| I. Individus et associations ayant soumis un mémoire au Conseil | 53 |
| II. Impact des recommandations sur les contributions d'assurance | 54 |
| III. Politique de financement à long terme | 56 |

Introduction

En 2004, le gouvernement du Québec apportait des modifications au régime public d'assurance automobile¹. Principal changement, l'État créait le Fonds d'assurance automobile du Québec et mettait ainsi en place une fiducie d'utilité sociale administrée par la Société de l'assurance automobile du Québec. Le Fonds d'assurance est destiné uniquement au financement du régime public d'assurance automobile du Québec et à la réalisation de sa mission, soit l'indemnisation des victimes d'un accident de la route et les programmes de prévention et de promotion en matière de sécurité routière. Les contributions d'assurance ne peuvent désormais être employées à d'autres fins.

Par l'effet du même repositionnement, le gouvernement a confié à la Société la responsabilité d'apporter des solutions concrètes au déficit du régime qui provient d'un sous-financement annuel récurrent ayant entraîné une sous-capitalisation depuis 2003. L'objectif à atteindre est le plein financement du coût annuel du régime au plus tard en 2015, et l'amortissement de tout déficit sur une période maximale de quinze ans à partir du moment où ce déficit est constaté. L'état du Fonds d'assurance en 2004 a conduit la Société à opter pour un scénario d'augmentation des contributions d'assurance à compter de 2007.

En vertu de son mandat, la Société doit obtenir l'avis d'un conseil d'experts au sujet de toute hausse des contributions d'assurance en vue de répondre aux exigences de financement du régime. Ce conseil doit mener des consultations publiques sur le sujet et recueillir les opinions exprimées. Son rôle consiste également à revoir le processus et les données sur lesquels la Société s'appuie pour élaborer ses propositions de hausses de contributions.

Le présent rapport rend compte des travaux du Conseil d'experts sur les contributions d'assurance automobile et fait état de ses recommandations.

Les pages qui suivent exposent clairement la démarche suivie par le Conseil, les données sur lesquelles il fonde ses observations et la teneur de ses conclusions.

On retiendra prioritairement que l'analyse de la situation financière, des évaluations actuarielles et des opinions exprimées lors des audiences publiques a été menée de la part du Conseil avec rigueur et dans un souci d'équité et d'ouverture d'esprit. Une telle approche a permis d'en arriver à un juste portrait de la situation ainsi qu'à une définition réaliste et innovante des actions à privilégier.

Le Conseil souhaite souligner que la participation du public à la consultation s'est avérée des plus riches et a reflété une diversité d'idées et d'expériences particulièrement précieuse dans son analyse. Essentiel également à la bonne marche des travaux, le personnel professionnel et administratif rattaché au Conseil a fourni une aide compétente et diligente. De la même façon, le Conseil a pu compter sur la collaboration de

En 2004, le gouvernement a mis en place le Fonds d'assurance,

soit une fiducie destinée uniquement au financement du régime et à la réalisation de sa mission.

L'état du Fonds d'assurance en 2004 a conduit la Société à **opter pour un scénario d'augmentation** des contributions d'assurance à compter de 2007.

La Société doit obtenir **l'avis d'un conseil d'experts** au sujet de toute hausse des contributions d'assurance.

¹En vertu de la *Loi sur la Société de l'assurance automobile du Québec*, L.R.Q., c. S-11.011.

Globalement, le Conseil est d'avis que la Société doit :

- ▶ **augmenter** les contributions à compter de 2007 ;
- ▶ les hausses de contribution sur cinq ans au lieu de quatre ;
- ▶ **commencer** l'amortissement du déficit (sous-capitalisation) du régime dès 2007 ;
- ▶ **faire part** aux assurés d'une politique de financement à long terme du régime pour clarifier les enjeux.

la Société qui a mis à sa disposition les documents et les explications utiles. Le Conseil tient donc à remercier les personnes et les groupes qui ont alimenté sa réflexion et l'ont assisté au cours des derniers mois.

Tenant compte des bilans, des prévisions et des réactions dans la population, le Conseil est d'avis globalement que la Société doit :

▶ **Augmenter les contributions à compter de 2007 pour assurer un financement équilibré du régime, et ce, pour chaque catégorie de véhicules routiers.**

Compte tenu du sous-financement qui ira en s'amplifiant avec les années, il est essentiel de rajuster les contributions sans délai. De plus, comme le prévoient les articles 151 et 151.1 de la Loi sur l'assurance automobile, les contributions d'assurance peuvent être établies en fonction du risque et du niveau des indemnités versées à l'égard de chaque catégorie de véhicules routiers.

▶ **Étaler les hausses de contributions sur cinq ans, au lieu des quatre années du scénario initial, et les fixer pour les trois prochaines années.**

Cet étalement tient compte du fait que la situation financière du régime à la fin de 2005 est largement plus favorable que la Société l'avait anticipé. Dès lors, le Conseil estime qu'il faut éviter, dans la mesure du possible, que les changements soient perçus comme un choc tarifaire. Les augmentations doivent donc s'échelonner sur une période plus longue, ce qui permettra de réduire sensiblement la hausse prévue pour l'année 2007.

▶ **Commencer l'amortissement du déficit (sous-capitalisation) du régime dès 2007.**

La proposition de la Société ne prévoit pas de quelle façon sera financé le déficit du régime, lequel atteignait 398 millions de dollars au 31 décembre 2005. Or, ce déficit ira en augmentant au cours des prochaines années en raison des intérêts mais aussi des pertes résultant de contributions qui, bien qu'elles augmentent, demeurent tout de même inférieures aux contributions requises pour assurer le plein financement. Le Conseil estime, par souci d'équité, qu'il faut immédiatement s'attaquer à ce déficit pour éviter d'en reporter le fardeau sur les générations futures.

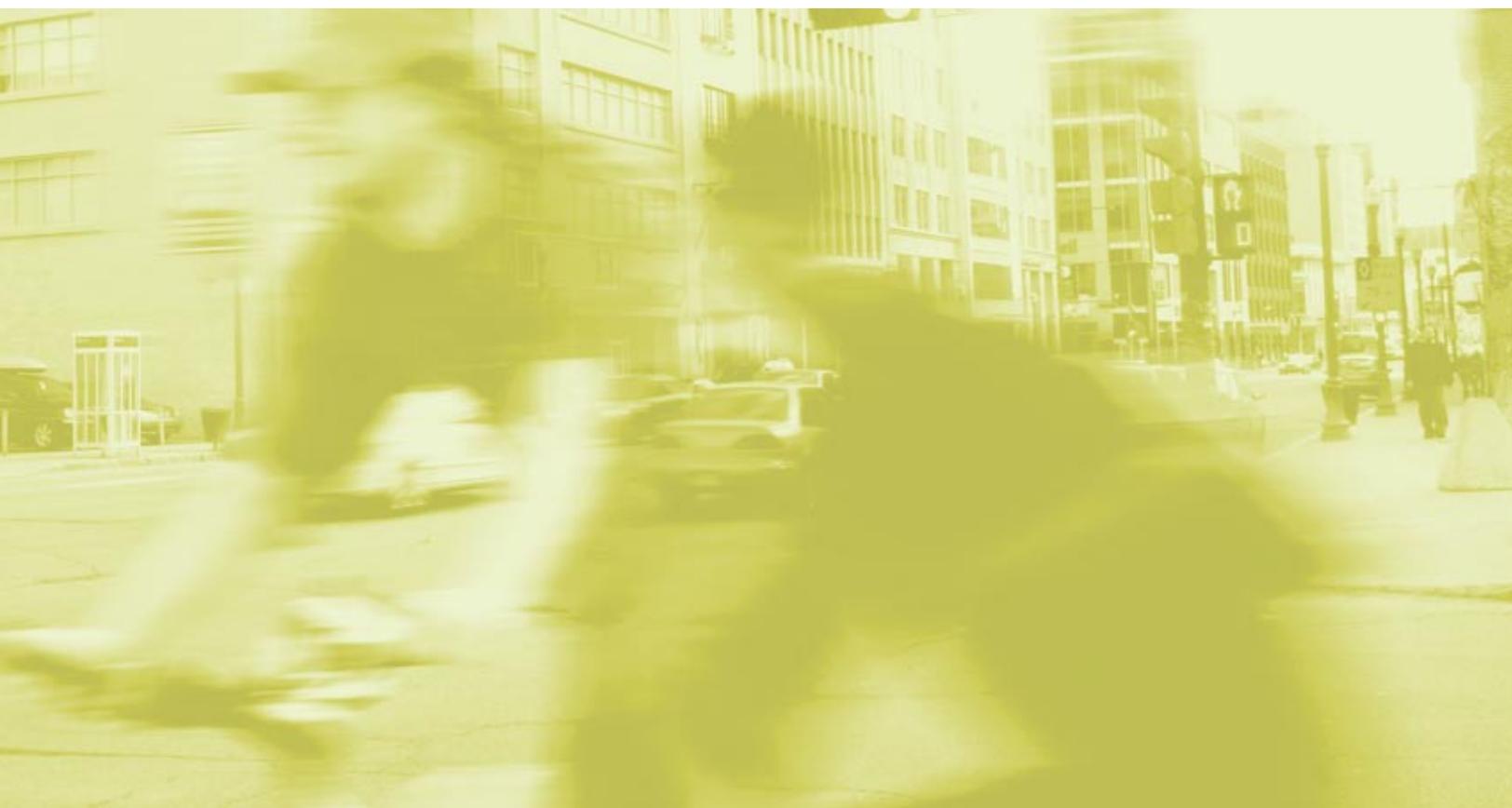
► **Faire part aux assurés, avant la prochaine révision des contributions, d'une politique de financement à long terme du régime qui précisera le mode de détermination des contributions futures.**

Actuellement, une telle politique demeure absente de la position adoptée par la Société, et le Conseil déplore ce manque. En effet, ce type d'énoncé aurait permis de saisir la façon dont la Société compte assurer le financement du régime dans une optique de cohérence et de continuité, et ce, pour chaque catégorie de véhicules routiers. De même, les explications auraient clarifié la question de l'affectation des futurs surplus ou déficits attribués à chacune des catégories.

Les motifs qui sous-tendent les recommandations du Conseil sont multiples et tiennent compte prioritairement de facteurs essentiels à une telle réflexion, soit les fondements mêmes du régime, sa situation financière à la fin de 2005 ainsi que le devoir de transparence et de vision de la Société.

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

Présentation



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

PRÉSENTATION

■ Sa composition

Le Conseil est formé de trois membres nommés par le gouvernement en juin 2005 et issus des milieux de l'actuariat et de l'assurance, soit :

- Michel Sanschagrin, actuaire ;
- Louise Dagnault, comptable agréée ;
- Jean-François Hudon, avocat.

■ Son mandat

Le Conseil² a pour mandat :

- ▶ de revoir la démarche suivie par la Société et de vérifier les données utilisées à l'appui des hausses de contributions d'assurance ;
- ▶ de tenir une consultation publique pour recueillir les opinions, commentaires ou suggestions des individus et groupes visés ;
- ▶ de faire des recommandations à la Société au regard de son rôle de fiduciaire du régime.

■ Sa démarche

Au cours de ses travaux, le Conseil a été appelé à :

- ▶ évaluer les critères de tarification des contributions d'assurance adoptés par la Société et à s'assurer qu'ils correspondent notamment aux principes d'auto-financement du régime 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 mesures de promotion qui s'y rattachent afin de réduire les risques associés à l'usage de la route ;
- ▶ tenir compte des risques inhérents à chaque catégorie de véhicules routiers et d'utilisateurs ainsi que 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 ;

Le Conseil a pour mandat :

- ▶ **de revoir la démarche** suivie par la Société et de vérifier les données utilisées à l'appui des hausses de contributions ;
- ▶ de tenir une **consultation publique** ;
- ▶ de faire des **recommandations à la Société** au regard de son rôle de fiduciaire du régime.

²Le mandat du Conseil est établi en vertu des articles 17.6 et 17.7 de la *Loi sur la Société de l'assurance automobile du Québec*, précitée, note 1.

Le mandat du Conseil a trait à la tarification en matière de contributions d'assurance automobile,

alors que d'autres groupes de travail sont chargés d'examiner les aspects de la sécurité routière, de l'indemnisation et des frais de fonctionnement de la Société.

- ▶ tenir compte de la qualité des services offerts aux assurés par la Société et de toute modification apportée au régime ;
- ▶ tenir compte des préoccupations économiques et sociales que lui indiquent la Société et la population.

À noter que le mandat du Conseil a trait prioritairement à la tarification en matière de contributions d'assurance automobile. D'autres groupes de travail sont présentement chargés d'examiner les aspects de la sécurité routière, de l'indemnisation et des frais de fonctionnement de la Société. C'est donc dans le souci d'éviter des chevauchements que le Conseil a tenu, dans la mesure du possible, à limiter ses interventions pour ne pas empiéter sur le mandat dévolu à ces groupes de travail.

Des années 1970 à aujourd'hui

Les fondements du régime public d'assurance
comme assises des enjeux actuels et futurs



Les enjeux actuels et futurs du régime

s'inscrivent dans la continuité des objectifs visés lors de sa mise en place en 1978.

La réforme de l'assurance automobile en 1978

se justifiait notamment par le fait que bon nombre de victimes n'étaient pas indemnisées, ou l'étaient insuffisamment, et ce, au terme de formalités et de processus complexes et interminables.

2. Des années 1970 à aujourd'hui

LES FONDEMENTS DU RÉGIME PUBLIC D'ASSURANCE COMME ASSISES DES ENJEUX ACTUELS ET FUTURS

Pour le Conseil, il apparaît clairement que les enjeux actuels et futurs du régime s'inscrivent dans la continuité des objectifs visés lors de sa mise en place en 1978, soit « une plus grande responsabilité sociale sur nos routes » et « la mise en commun des risques routiers »³ grâce à une indemnisation des victimes au plan des dommages corporels sans égard à la responsabilité.

À l'époque, la réforme donnait suite aux travaux d'une commission constituée par le gouvernement du Québec⁴ en réaction à la situation jugée alarmante des accidentés de la route. Les conclusions de cette commission faisaient notamment ressortir qu'un nombre important de victimes demeuraient exclues du régime basé sur la responsabilité; celles qui touchaient finalement des montants de compensation n'avaient souvent droit qu'à des sommes insuffisantes, et ce, au terme de formalités et de processus particulièrement lourds. En somme, le régime se révélait trop souvent inéquitable et inefficace en plus d'engendrer des coûts élevés de fonctionnement.

Afin de pallier aux différentes failles, les recommandations de cette commission ont mis l'accent sur l'abolition du droit de recours fondé sur la responsabilité et sur l'instauration d'une assurance obligatoire pour tout véhicule immatriculé au Québec en vue de couvrir toute personne impliquée dans un accident de véhicule routier. On a insisté également sur des modalités d'indexation et de versement des indemnités pour une compensation plus appropriée quant aux pertes subies, de nature économique ou autre. Ces recommandations ont guidé l'élaboration de la Loi sur l'assurance automobile de 1978 à l'origine de la création de la Régie de l'assurance automobile du Québec.

Près de 30 ans plus tard, alors que la Société a remplacé la Régie, les visées sont demeurées les mêmes, soit **la juste indemnisation par le régime en cas de blessure ou de décès lors d'un accident impliquant au moins un véhicule routier – compensation pour la perte économique réelle et la perte de capacité physique et mesures de réadaptation – sans égard à la responsabilité.**

³Conférence de Mme Lise Payette, ministre des Consommateurs, des Coopératives et des Institutions financières, présentation en deuxième lecture à l'Assemblée nationale du projet de loi 67 sur l'assurance automobile, 28 octobre 1977.

⁴Il s'agit de la commission Gauvin, du nom de son président : M. Jean-Louis Gauvin.

Depuis 2004

La Société de l'assurance automobile du Québec, fiduciaire
et gestionnaire du Fonds d'assurance automobile du Québec



L'existence du Fonds d'assurance a notamment pour effet de dissocier les contributions d'assurance du financement des autres volets d'activité de la Société et du gouvernement.

Les contributions d'assurance n'ont pas été modifiées depuis vingt ans, alors que les montants d'indemnisation moyens ont plus que doublé durant la même période.

3. Depuis 2004

LA SOCIÉTÉ, FIDUCIAIRE ET GESTIONNAIRE DU FONDS D'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC

■ Un nécessaire redressement financier

Comme cela a déjà été mentionné, la création du Fonds d'assurance avait pour objet :

- ▶ de dissocier le régime d'assurance des autres volets d'activité de la Société et du gouvernement ;
- ▶ de donner à la Société le moyen d'instaurer un équilibre financier lui permettant de tenir les engagements actuels et futurs du régime auprès des personnes accidentées.

La mise en place d'une telle fiducie découle de la volonté du gouvernement d'assurer la pérennité du régime devant le portrait préoccupant de son financement qui a été constaté en 2004 :

- ▶ depuis plus de vingt ans, les revenus annuels du régime ne suffisent plus à couvrir ses dépenses ;
- ▶ en 2004, on observe une sous-capitalisation du régime de l'ordre de 617 millions de dollars ;
- ▶ la même année, on enregistre un écart de 8 % entre la valeur du Fonds d'assurance et celle de ses engagements envers les personnes indemnisées (taux de capitalisation : 92 %) ; à noter, toutefois, une amélioration sur ce plan en raison des rendements du Fonds d'assurance en 2005 (déficit réduit à 398 millions de dollars et taux de capitalisation de 95 %) ;
- ▶ de 2000 à 2004, des pertes de 3 milliards de dollars⁵ ont été enregistrées ;
- ▶ si rien n'est entrepris pour redresser la situation, le sous-financement continuera de compromettre la pérennité du régime et le respect de ses engagements envers les assurés.

Il importe d'insister sur le fait que les contributions d'assurance n'ont pas été modifiées depuis près de vingt ans, alors que les montants d'indemnisation moyens ont plus que doublé durant la même période. Or, les rendements élevés obtenus par la Caisse de dépôt et placement du Québec sur les fonds investis par la Société de même que l'amélioration du bilan routier ont pu compenser jusqu'en 2000 l'absence de rajustement. Toutefois, depuis lors, le rendement moyen obtenu a été inférieur au rendement anticipé, en raison notamment des rendements négatifs observés en 2001 et en 2002. De plus, en 2002, le bilan routier a commencé à se détériorer, d'où l'émergence rapide et inquiétante des déficits.

⁵Communiqué de presse du 10 mars 2006 publié par la Société de l'assurance automobile du Québec.

Enfin, la situation de sous-capitalisation du régime ne peut être dissociée des ponctions totalisant 2,1 milliards de dollars qui ont été prélevées antérieurement par le gouvernement dans la caisse du régime. Cependant, elles se sont avérées autorisées par la loi en vigueur à l'époque où elles ont été effectuées.

■ Une structure similaire : la CSST

En 2003, le gouvernement du Québec décidait de confier à la Commission de la santé et de la sécurité du travail (CSST) la responsabilité du financement ordonné et de la pérennité de son régime public d'indemnisation. C'est donc dans cette perspective qu'a été créé le Fonds de la santé et de la sécurité du travail (FSST)⁶ par le transfert de la majorité des actifs de la CSST. Le Conseil juge utile de souligner ici les similitudes avec le Fonds d'assurance⁷ :

- ▶ le FSST est une fiducie d'utilité sociale au sens du Code civil du Québec ;
- ▶ le FSST est uniquement affecté au versement des sommes et prestations accessibles à toute personne en vertu des lois administrées par la CSST; les montants ne peuvent être utilisés à d'autres fins ;
- ▶ la principale source de revenu du FSST est constituée des contributions des employeurs ;
- ▶ les contributions varient en fonction du risque associé aux divers types d'activités des employeurs et du coût des lésions professionnelles ;
- ▶ la gestion du FSST vise la pleine capitalisation, c'est-à-dire que l'actif doit égaler le passif, sans avoir à maintenir un surplus.

Contrairement toutefois à ce qu'il en est pour l'assurance automobile, la contribution des employeurs à la CSST est exempte de la taxe de vente de 9 %⁸.

Comme dans le cas de l'assurance automobile, le **gouvernement a confié à l'organisme responsable de l'indemnisation des travailleurs accidentés et des victimes de maladies professionnelles** la pleine responsabilité du financement ordonné et de la pérennité du régime.

⁶Le FSST a été constitué par la *Loi sur la santé et la sécurité du travail*, L.R.Q., c. S-2.1.

⁷Des renseignements sur le FSST sont publiés dans le site Web de la CSST : www.csst.qc.ca/portail/fr.

⁸En vertu de la *Loi sur la taxe de vente*, L.R.Q., c. T-01, art. 520, par. 14, et art. 521.

Le scénario soumis à l'examen du Conseil d'experts sur les contributions d'assurance automobile

Les hausses de contributions d'assurance proposées
par la Société de l'assurance automobile du Québec



4. Le scénario soumis à l'examen du Conseil d'experts sur les contributions d'assurance automobile

LES HAUSSES DE CONTRIBUTIONS TELLES QUE PROPOSÉES PAR LA SOCIÉTÉ

La proposition de hausses de contributions est basée sur le niveau de sous-financement que la Société prévoit en 2006, l'écart étant fixé d'après les résultats financiers obtenus en 2004. Une fois le sous-financement ainsi calculé, la Société le répartit par catégorie de véhicules selon les données qui figurent au tableau suivant⁹ :

TABLEAU 1 - Sous-financement prévu en 2006

| CATÉGORIES DE VÉHICULES | COÛT DU RÉGIME (M\$) | CONTRIBUTIONS (M\$) | SOUS-FINANCEMENT (M\$) |
|---|----------------------|---------------------|------------------------|
| Véhicules de promenade | 902 | 568 | -334 |
| Motocyclettes | 144 | 35 | -109 |
| Cyclomoteurs | 7 | 1 | -6 |
| Véhicules commerciaux et autres véhicules | 151 | 99 | -52 |
| Total | 1204 | 703 | -501 |

⁹Les données sont tirées du document d'information de la Société : *Pour un régime durable et équitable – Document d'information sur la proposition contenue au projet de règlement sur les contributions d'assurance*, Québec, SAAQ, 2006, p. 20.

Selon la proposition de la Société, **le sous-financement doit être entièrement comblé d'ici quatre ans**. On notera toutefois que, en dépit de cette perspective de quatre années, seules les deux premières sont incluses dans la proposition.

Selon la proposition de la Société, le sous-financement doit être entièrement comblé d'ici quatre ans, ce qui se traduit par une récupération de 40 % de la somme la première année (2007) et de 20 % la deuxième année (2008). On notera toutefois que, en dépit de cette perspective de quatre ans, seules les deux premières années sont incluses dans la proposition. La Société estime en effet que, pour 2009 et 2010, les augmentations additionnelles devront être fixées selon des résultats financiers futurs qui seront alors pris en compte. La Société ne présente aucune projection du niveau des contributions requises pour assurer le plein financement, selon le scénario retenu dans sa proposition.

Par rapport à la situation antérieure, la Société introduit des modifications sur trois plans :

- ▶ au regard de la catégorie des véhicules de promenade et des motocyclettes, le partage des contributions d'assurance entre le permis de conduire et l'immatriculation est réévalué;
- ▶ pour les conducteurs dont le dossier comprend des points d'inaptitude, la contribution additionnelle est augmentée et désormais exigée dès le premier point;
- ▶ à l'intérieur de la catégorie des motocyclettes, deux nouvelles sous-catégories sont créées pour différencier les modèles « sport » et les modèles réguliers.

Des renseignements détaillés sur le scénario de hausses de contributions sont présentés sur le site Web de la Société.

Les vérifications effectuées par le Conseil d'experts sur les contributions d'assurance automobile

Ses démarches, contacts, ressources et constats



Voulant vérifier que la mise en place du Fonds d'assurance s'était faite conformément à ses objectifs de départ, le Conseil a tenu d'abord à fonder ses travaux sur une vue détaillée de la Société à travers ses états financiers des dernières années, y compris ceux du 31 décembre 2005.

Les échanges entre les membres du Conseil et le Vérificateur général du Québec ont permis de faire ressortir que celui-ci n'avait noté **aucune faille importante pouvant remettre en cause les façons de faire de la Société.**

5. Les vérifications effectuées par le Conseil d'experts sur les contributions d'assurance automobile

SES DÉMARCHES, CONTACTS, RESSOURCES ET CONSTATS

En adoptant le projet de loi n° 55, le gouvernement créait, en 2004, le Fonds d'assurance qui est réservé au financement du régime où sont comptabilisés les contributions d'assurance et les coûts directement liés à l'indemnisation des victimes et aux programmes de prévention. Tous les autres mandats, engagements et activités de la Société doivent être comptabilisés séparément. Voulant vérifier que la mise en place du Fonds d'assurance s'était faite conformément à ses objectifs de départ, le Conseil a tenu d'abord à fonder ses travaux sur une vue détaillée de la Société et du Fonds d'assurance à travers les états financiers des dernières années, y compris ceux du 31 décembre 2005.

Chaque année, le Vérificateur général du Québec est intervenu pour examiner les données financières de la Société. Il a notamment vérifié que, lors de la création du Fonds d'assurance, la comptabilisation des actifs et des passifs ainsi que, par la suite, des revenus et des dépenses attribués à ce fonds était conforme à la loi. Au terme de son analyse, le Vérificateur général s'est déclaré satisfait. Ce dernier examine également sur une base annuelle l'évaluation des engagements de la Société envers les personnes indemnisées pour s'assurer que cette évaluation est fondée sur des données fiables et sur des méthodes correspondant aux normes actuarielles reconnues. Les échanges entre les membres du Conseil et le Vérificateur général ont permis de faire ressortir que celui-ci n'avait noté aucune faille importante pouvant remettre en cause les façons de faire de la Société.

Le Conseil a également consulté le personnel de la Société rattaché :

- ▶ au fonctionnement du Fonds d'assurance, notamment en ce qui a trait à l'indemnisation des victimes ;
- ▶ à la vérification interne, en particulier à la vérification des systèmes informatiques, des fichiers de données, des observations et des recommandations portant sur ces systèmes et des échéanciers de réalisation ;
- ▶ aux analyses et aux évaluations actuarielles, spécialement au regard des engagements de la Société envers les personnes indemnisées, pour étudier les méthodes, hypothèses et données utilisées ;
- ▶ aux services juridiques, pour que le Conseil puisse s'assurer de sa juste compréhension de la loi et du projet de règlement sur la tarification; le Conseil a tenu également à vérifier que l'interprétation de la Société relativement à ses critères de tarification était conforme à la loi ;

- ▶ aux programmes de prévention en matière de sécurité routière, pour dresser l'inventaire des initiatives dans ce domaine et pour en vérifier les dépenses. Dans la mesure du possible, le Conseil a limité son intervention à ces deux aspects compte tenu de l'existence d'un groupe de travail sur la sécurité routière ;
- ▶ au traitement des victimes, pour être au fait des différentes initiatives en matière de traumatologie; à cet égard, le Conseil a constaté que, depuis 1992, des efforts particuliers ont été faits pour réduire les délais d'intervention auprès des victimes d'un accident de la route et favoriser un meilleur contrôle de la qualité des soins, gage de réductions de coûts pour le régime.

Parallèlement, des rencontres ont eu lieu avec les membres du groupe de travail chargé par la Société d'examiner les questions relatives à l'indemnisation des victimes d'un accident de la route. Les discussions ont fourni au Conseil des précisions sur la portée de leurs travaux et les possibles répercussions sur les contributions des assurés.

Le Conseil a aussi pris connaissance d'une étude démographique réalisée par la Société¹⁰, où l'on décrit, entre autres, l'évolution du parc automobile québécois dans un avenir rapproché. L'augmentation de l'âge moyen de la population, les nouvelles cohortes de conducteurs, la présence accrue des femmes au volant d'une voiture ou d'une motocyclette, tous ces facteurs ne manqueront pas d'influer sur la circulation routière, les comportements et la sécurité et, ultimement, sur le bilan routier. Une autre étude de la Société a permis au Conseil d'apprécier le risque additionnel associé à un conducteur dont le dossier comporte des points d'inaptitude¹¹.

Afin de procéder aux évaluations et aux vérifications nécessaires, le Conseil a consulté les entités et les personnes suivantes :

à la Société :

- la Direction générale de l'actuariat, de la recherche et des enquêtes ;
- la Vice-présidence aux opérations du Fonds d'assurance automobile ;
- la Vice-présidence à la sécurité routière ;
- la Direction de la vérification et des enquêtes ;
- la Direction de la vérification interne ;
- la Direction du secrétariat et des affaires juridiques ;
- la Direction des études et des stratégies en sécurité routière ;
- la Division de l'ingénierie du véhicule ;
- la Direction de la recherche et de l'évaluation en assurance automobile ;

Dans un avenir rapproché, l'augmentation de l'âge moyen de la population, les nouvelles cohortes de conducteurs, la présence accrue des femmes au volant d'une voiture ou d'une motocyclette, **tous ces facteurs ne manqueront pas d'influer sur le bilan routier du Québec.**

¹⁰ François TARDIF, *Impacts des changements démographiques sur le bilan routier au Québec, 2002-2015*, Québec, Service des études et des stratégies en sécurité routière, Direction des études et des stratégies, SAAQ, 2003, 53 p.

¹¹ François TARDIF, *Étude sur la révision de la table de points d'inaptitude – Phase 1 – Analyse du risque associé à chaque infraction*, Québec, Service des études et des stratégies en sécurité routière, SAAQ, 1999, 34 p.

Au terme de ses recherches et de ses vérifications, le Conseil a estimé

que, lors de la création du Fonds d'assurance, le gouvernement avait tenu compte de données financières, actuarielles et sociales exactes et solidement étayées, et ce, dans une optique conciliable avec les autres mandats de la Société.

à l'extérieur de la Société :

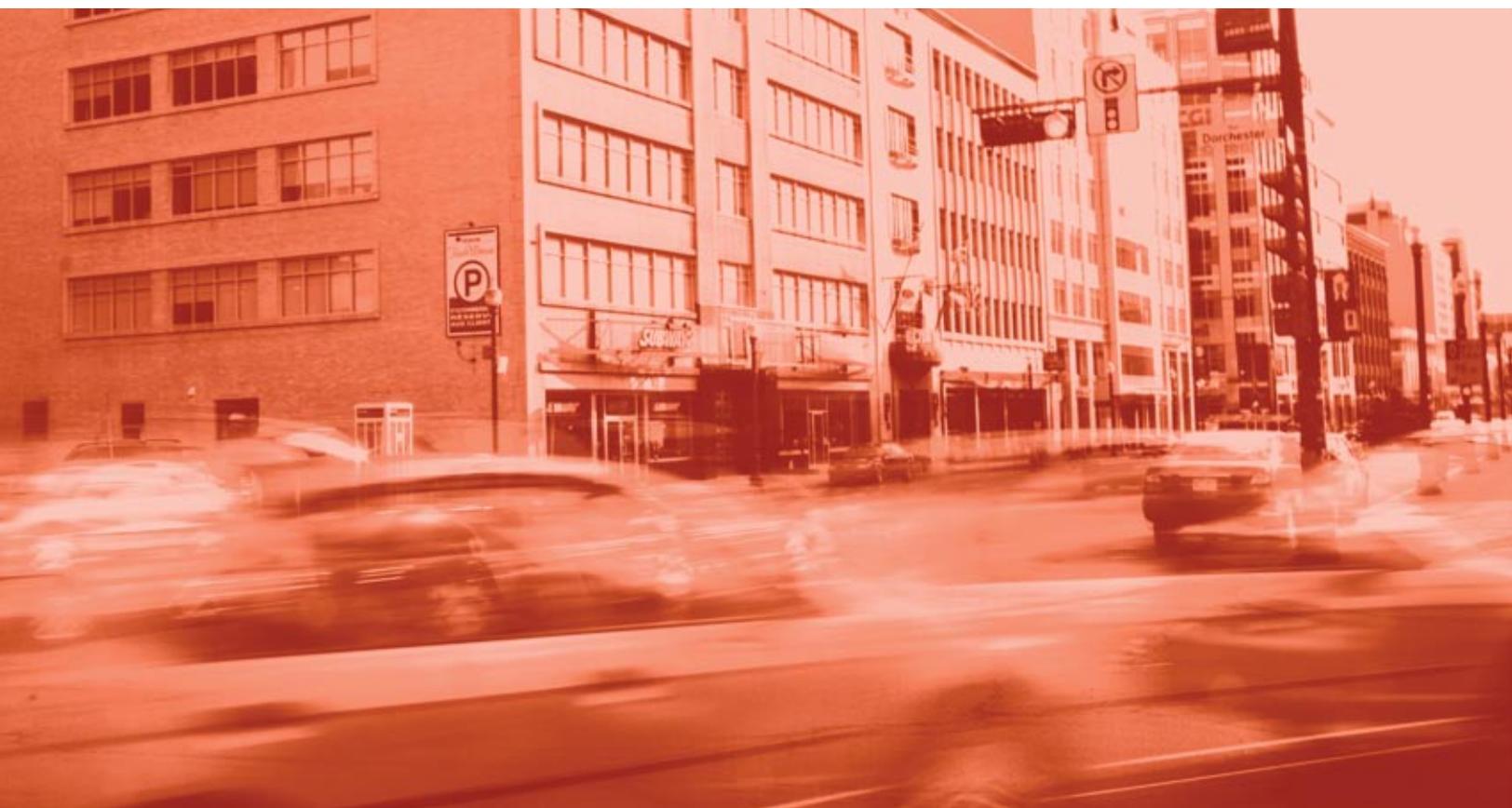
- le Vérificateur général du Québec;
- le président de la commission Gauvin chargée, en 1971, par le gouvernement du Québec d'étudier la question de l'indemnisation des accidentés de la route.

Au terme de ses recherches et de ses vérifications, le Conseil a estimé que, lors de la création du Fonds d'assurance, le gouvernement avait tenu compte de données financières, actuarielles et sociales exactes et solidement étayées, et ce, dans une optique conciliable avec les autres mandats de la Société. De la même façon, les pratiques et les modes de fonctionnement ont reflété le sérieux et la rigueur de la Société dans la réalisation de sa mission d'assureur public, cette préoccupation se répercutant notamment sur la pertinence et la crédibilité :

- ▶ de ses évaluations du risque lié à chaque catégorie de véhicules routiers ;
- ▶ de son mode d'attribution des montants d'indemnisation ;
- ▶ de ses prévisions actuarielles.

La consultation publique

Un processus attentif aux opinions exprimées



6. La consultation publique

UN PROCESSUS ATTENTIF AUX OPINIONS EXPRIMÉES

■ Un portrait général des participants

En mars 2006, le Conseil conviait la population à prendre part à la consultation publique concernant le Projet de règlement sur les contributions d'assurance automobile. Préalablement à la tenue des audiences, 30 mémoires¹² lui sont parvenus. Les audiences ont eu lieu à Montréal et à Québec, entre le 8 et le 16 mai 2006. L'intérêt de la population s'est également manifesté à travers le nombre de personnes ayant visité le site Web du Conseil ou s'étant adressées à lui par courriel ou par téléphone (près de 6000 au total).

Les mémoires soumis au Conseil ont été transmis soit à titre individuel (16), soit au nom de groupes et d'organismes (14).

Dans un peu plus de la moitié des cas, les interventions étaient liées exclusivement à la pratique de la motocyclette (17).

D'autres mémoires (11) provenaient de différentes sphères directement touchées par le transport routier :

- ▶ l'industrie du camionnage (2), des représentants de donneurs d'ouvrage et de routiers (transporteurs publics et privés, locateurs de véhicules, fournisseurs de produits et services);
- ▶ l'industrie du taxi (1), des représentants de chauffeurs de taxi, de propriétaires d'entreprises, d'intermédiaires en services de transport, de municipalités et d'usagers (personnes handicapées, aînés, hôtels);
- ▶ le secteur du transport en commun, privé et public (3), des représentants des neuf sociétés de transport en commun du Québec et d'entreprises privées réparties sur tout le territoire (transport urbain, interurbain, nolisé, scolaire, touristique, aéroportuaire et adapté) ainsi que d'une municipalité;
- ▶ un organisme de défense de la qualité de l'environnement (1);
- ▶ un organisme de défense des intérêts des usagers de la route (1), dont l'action concerne principalement la catégorie des véhicules de promenade (840 000 membres au Québec);
- ▶ des individus (3) prônant différentes modifications partielles ou globales à apporter au régime.

Dans un peu plus de la moitié des cas, les interventions étaient liées exclusivement à la pratique de la motocyclette.

Plusieurs associations et organismes représentant les différentes catégories d'utilisateurs du réseau routier ont livré leur point de vue.

¹² Voir à l'annexe I la liste des individus et des associations ayant soumis un mémoire au Conseil.

Enfin, deux organismes ont également fait part de leur point de vue au Conseil :

- ▶ l'Institut canadien des actuaires (1);
- ▶ le Protecteur du citoyen (1).

Peu de groupes se sont montrés d'accord avec le scénario de hausse de la Société, ce qui apparaît logique considérant que les participants à un tel exercice de consultation s'y présentent d'ordinaire pour apporter des réserves au projet mis à l'étude ou pour s'y opposer.

La consultation s'est déroulée dans une attitude d'échange et d'écoute attentive. La synthèse ci-après présente l'essentiel des idées, des remises en question et des suggestions formulées dans les mémoires et au cours des audiences.

Afin de ne pas alourdir le texte, on évitera de rappeler constamment que sont énoncées ici les opinions des participants à la consultation et non celles des membres du Conseil.

■ Les motocyclistes

Selon les estimations de la Société, la catégorie « motocyclettes » paie moins de 25% des coûts du régime qui lui sont attribués. Visant à combler le sous-financement du régime, la Société propose, entre autres mesures, d'effectuer un rattrapage majeur à l'égard de cette catégorie. Il s'ensuit des augmentations de contributions particulièrement élevées pour les motocyclistes comparativement à d'autres groupes d'assurés.

Les hausses annoncées ont suscité de nombreuses réactions de la part des adeptes de la moto, tant chez les conducteurs de motocyclettes « sport » pour qui la majoration est la plus forte en raison du nombre et de l'importance relative des réclamations, que chez ceux qui possèdent une motocyclette régulière.

Que ce soit par la voix d'associations de motocyclistes ou d'individus, les commentaires font notamment ressortir que le fardeau financier imputé aux motocyclistes dans le scénario de hausses est vu comme une pénalisation injuste et discriminatoire. De telles mesures laissent croire que la pratique de la moto est globalement aux mains de conducteurs imprudents, irresponsables et, de surcroît, trop souvent à l'origine des accidents où ils se trouvent impliqués. Or, selon le milieu de la motocyclette, les chiffres masquent une tout autre réalité, à savoir que les automobilistes font fréquemment preuve d'irrespect à l'égard des motos, ce qui cause la majorité des accidents.

Les hausses pour les motocyclistes ont suscité de nombreuses réactions de la part de ces derniers.

Il serait temps, réclament les motocyclistes, que leur moyen de transport soit **mieux perçu socialement** et présenté comme une solution de rechange pratique et écologique à la voiture individuelle.

Les hausses de contributions au regard de la motocyclette **pourraient compromettre une série d'activités touristiques et commerciales** qui génèrent d'importants revenus au Québec.

Il serait plus que temps, réclament les motocyclistes, que leur moyen de transport cesse d'être perçu comme une nuisance sur les routes, et qu'il soit plutôt vu comme une solution de rechange intéressante à la voiture dans un contexte :

- ▶ de congestion de la circulation urbaine ;
- ▶ de pollution croissante et de lutte contre les gaz à effet de serre ;
- ▶ d'augmentation continue des coûts de l'essence ;
- ▶ d'impasse budgétaire liée à la réfection des routes endommagées par la circulation lourde.

Si l'on ne peut nier que des motocyclistes compromettent à l'occasion leur propre sécurité et celle des autres usagers de la route (excès de vitesse et autres infractions), il est faux de prêter ces comportements à l'ensemble des personnes qui font de la moto. Dès lors, il serait inéquitable de pénaliser tous les adeptes en les associant systématiquement aux coûts entraînés par les manquements d'une faible proportion d'entre eux.

De par leur ampleur, les hausses appréhendées auront plusieurs impacts négatifs. Elles contribueront d'abord à réduire le nombre de motocyclistes, une large part de ceux-ci n'ayant plus les moyens de payer les nouvelles contributions. Moins d'adeptes : moins de rentrées financières pour l'État. La Société risque donc de ne pas enregistrer les revenus espérés. Autre répercussion, les actuels propriétaires qui prendront la décision de renoncer à cette activité et de vendre leur moto se verront désavantagés par une perte de valeur sur le marché en raison de la baisse d'attrait d'un mode de transport et d'un loisir devenu nettement plus onéreux. Selon les intervenants, ce raisonnement s'applique doublement pour les motos « sport » qui sont désormais associées à des coûts prohibitifs en raison des rajustements de contributions. Au total, on assistera donc à une dévalorisation de la motocyclette, se traduisant pour le Québec par :

- ▶ un déclin du mototourisme avec une incidence directe sur les commerces qui en dépendent, les ressources d'hébergement et les attractions locales ;
- ▶ des répercussions négatives sur l'industrie de la moto – vente, réparation, entretien, équipement – et sur des activités connexes telles que les écoles de conduite et l'assurance privée ;
- ▶ des pertes d'emplois ;
- ▶ une diminution de revenus publics, notamment en matière d'impôts et de taxes.

Au sujet du principe même d'une hausse appliquée plus fortement aux motocyclistes, ces derniers contestent le bien-fondé de dispositions qui leur paraissent :

- ▶ empruntées aux stratégies des assureurs privés en quête de profits ;

- ▶ incompatibles avec les missions fondamentales d'universalité d'un organisme d'État chargé d'administrer un régime public d'indemnisation ;
- ▶ contraires au partage uniforme du risque par tous les usagers de la route ;
- ▶ en opposition, jusqu'à un certain point, avec l'assurance sans égard à la responsabilité puisque les hausses proposées équivalent à faire payer par les motocyclistes un coût d'indemnisation plus élevé par rapport à d'autres catégories de véhicules comme les véhicules de promenade ;
- ▶ en opposition avec un régime qui se dit non discriminatoire sur le plan de l'indemnisation et qui, dans les faits, exerce une forme de ségrégation en ce qui a trait à la contribution exigée des jeunes, ceux-ci constituant une part importante des propriétaires de motos « sport ».

Des interventions mettent aussi l'accent sur le fait que la démarche de la Société envers les motos se fonde sur la vulnérabilité des motocyclistes victimes d'un accident qui, cela est admis, sont moins protégés que les automobilistes en cas d'impact. Leur vulnérabilité tient cependant au type de véhicule et non au comportement irresponsable du conducteur. Selon cette vision des choses, devrait-on envisager de hausser les contributions d'autres groupes dits plus vulnérables comme les femmes enceintes ou les personnes âgées ? Est-il pensable d'englober les piétons et les cyclistes dans la catégorie des personnes vulnérables – ces derniers sont indemnisés s'ils sont victimes d'un accident de la route impliquant un véhicule – et de les obliger à contribuer au régime ? Dans la foulée d'une révision des catégories de véhicules routiers, il faudrait possiblement reconnaître à certains sous-groupes une cote de mérite liée à un faible taux d'accidents ; ce serait le cas, par exemple, des femmes qui conduisent une moto. De l'avis de certains participants, ces hypothèses illustrent bien les dérapages que les propositions de hausses de la Société peuvent occasionner.

Enfin, la mission sociale de la Société lui dicte d'explorer toute piste qui lui permettra d'atteindre ses objectifs financiers en traitant les problèmes en amont, c'est-à-dire en améliorant le bilan routier et en réduisant ainsi les coûts d'indemnisation.

Selon les solutions énoncées, la Société devrait :

Concernant l'application de la hausse des contributions

- Appliquer à tous les assurés un taux uniforme d'augmentation des contributions, de façon à répartir également sur toute la collectivité l'effort à fournir pour rétablir l'équilibre financier du régime ;
- Abandonner toute catégorisation basée sur la cylindrée ou la puissance de la moto, étant entendu que le risque d'accident n'est pas lié à ces caractéristiques, mais plutôt à l'attitude du conducteur ;

Les propositions de la Société iraient à l'encontre des principes fondamentaux qui encadrent sa mission, soit l'universalité et l'indemnisation sans égard à la responsabilité.

Dans sa démarche de catégorisation, la Société serait-elle disposée à reconnaître que **les femmes qui conduisent une moto sont moins souvent impliquées dans un accident routier** que les hommes ?

La Société devrait **investir davantage dans la promotion de la sécurité routière** afin de traiter les problèmes en amont.

- Aux fins de la tarification, intégrer les motocyclettes régulières aux véhicules de promenade parce que, dans les faits, elles présentent les mêmes caractéristiques;
- Imposer une hausse de contributions uniquement aux motos « sport »;
- Imposer une hausse de contributions uniquement aux conducteurs de motos qui ont un comportement irresponsable sur la route (points d'inaptitude, condamnations, cas de récidive);
- Appliquer la hausse envisagée uniquement aux jeunes conducteurs compte tenu que leur niveau de risque est le plus élevé; ou encore accroître les sanctions à leur égard en points d'inaptitude et rajuster leurs contributions en conséquence;

Concernant une approche préventive

- Investir davantage dans la promotion de la sécurité routière et du partage respectueux de la route entre tous les usagers;
- Imposer des exigences plus élevées pour l'obtention du permis de conduire : cours de conduite plus poussés pour les conducteurs de tous les types de véhicules et plus axés sur la prise en considération des motos sur les routes; cours de perfectionnement destinés aux conducteurs de motocyclette pour développer chez eux des habiletés spécifiques;
- Renforcer les sanctions à l'égard des motocyclistes irresponsables : dans les cas de vitesse excessive notamment, saisir la moto;
- Diminuer les contributions d'assurance des personnes dont le dossier ne comporte aucun point d'inaptitude, et dès lors valoriser une conduite sécuritaire;
- Restreindre l'accès aux motocyclettes « sport » : n'en permettre l'utilisation qu'aux conducteurs qui comptent de nombreuses années d'expérience;
- Favoriser la formation de comités gouvernementaux sur la sécurité routière regroupant la Société, le ministère des Transports du Québec et la Sûreté du Québec.

Les suggestions suivantes correspondent, pour chacune d'elles, au point de vue d'un seul participant :

- Augmenter les contributions d'assurance des propriétaires de voitures de luxe plutôt que celle des motocyclistes;
- Diminuer les indemnités versées aux victimes d'un accident pour réduire les coûts du régime;
- Créer une taxe additionnelle sur le carburant, étant entendu que plus un consommateur se procure de l'essence, plus il circule sur les routes et accroît d'autant ses risques d'accident; ou encore qu'une consommation élevée révèle que la personne possède une voiture énergivore et lourde, dommageable pour l'environnement;

Dans une optique de prévention des accidents, **les cours de conduite** pour les conducteurs de tous les types de véhicules **devraient, notamment, être plus axés** sur la prise en considération des motos sur les routes.

- Soutenir la recherche et le développement en vue de pourvoir toutes les motocyclettes de freins ABS, nettement plus sécuritaires que les dispositifs courants ;
- Augmenter éventuellement les contributions d'assurance, mais prévoir une exception dans le cas des personnes utilisant leur moto pour le travail ;
- Prolonger la réflexion sur le sous-financement du régime et la hausse des contributions avant de mettre en œuvre toute mesure de redressement financier ; le présent exercice semble fait à la hâte sans considérer suffisamment l'ensemble des éléments pertinents.

■ L'industrie du camionnage

Les deux regroupements qui ont pris part à la consultation, bien qu'ils mènent des actions différentes par rapport à l'industrie du camionnage, témoignent de la même réalité : l'un et l'autre estiment que le monde du camionnage n'a pas les moyens de faire face aux hausses annoncées compte tenu de ses faibles marges actuelles de bénéfice.

Au cours des dernières années, les profits ont chuté en raison d'une série de facteurs : concurrence féroce forçant les entreprises à réduire leurs tarifs, acquisition incontournable d'outils technologiques sophistiqués pour suivre les mouvements de transport, masse salariale plus élevée correspondant à une main-d'œuvre plus qualifiée, augmentation des coûts de l'essence, nouvelles exigences de conformité aux normes environnementales. L'industrie se dit également aux prises avec les conséquences des attentats du 11 septembre 2001 en matière d'accroissement des frais d'assurance et des contrôles douaniers. Dans un contexte aussi difficile, la nouvelle tarification de la Société est perçue comme un étranglement supplémentaire.

Par ailleurs, les données publiées révèlent que le nombre d'accidents de la route causés par des camions est peu élevé. Une éventuelle hausse des contributions apparaît donc non seulement inacceptable sur le plan budgétaire, mais aussi inéquitable par rapport au risque réel lié à la présence des camions sur les routes québécoises.

Si des hausses de contributions, telles qu'elles sont actuellement établies par la Société, devaient être appliquées au secteur du camionnage, il faudrait craindre que de nombreuses entreprises, déjà en situation précaire, quittent le Québec, ce qui priverait la collectivité et l'État d'un apport économique crucial.

Considérant les faits énoncés, les intervenants s'opposent à toute hausse et recommandent plutôt d'assouplir les modalités de versement des contributions actuelles avec possibilité d'une répartition mensuelle des sommes à payer, sans intérêt.

Compte tenu des coûts de fonctionnement qui se sont additionnés au cours des dernières années, notamment **depuis les attentats du 11 septembre 2001**, l'industrie du camionnage s'estime incapable de faire face à des coûts supplémentaires au chapitre des contributions d'assurance.

Dans le cas des taxis, le fait de percevoir des contributions d'assurance uniquement sur l'immatriculation est remis en question par les propriétaires de ces véhicules. Ceux-ci font en effet valoir que le véritable facteur d'accroissement du risque est l'utilisation faite du véhicule sur la route, et non la propriété du véhicule.

En tant qu'acteur majeur en matière de protection de l'environnement et de sécurité routière, **le secteur public du transport en commun suggère fortement de poursuivre une réflexion d'ensemble** sur les moyens de pallier le sous-financement du régime.

■ L'industrie du taxi

De l'avis des représentants de l'industrie du taxi qui ont pris part à la consultation, la Société ne détient pas actuellement des données suffisantes sur les risques associés au taxi pour hausser les contributions en conséquence. L'analyse de ces risques devra donc être menée de façon approfondie avant tout rajustement. Par la suite, l'augmentation de contributions qui pourrait être jugée pertinente devra être étalée sur cinq ans.

Le fait de percevoir des contributions d'assurance uniquement sur l'immatriculation dans le cas des taxis est remis en question par les intervenants qui font valoir que le véritable facteur d'accroissement du risque est l'utilisation faite du véhicule sur la route, et non la propriété du véhicule. Ainsi, le coût pourrait être payé en tout ou en partie par le conducteur. À cet égard, on devrait faire participer davantage les conducteurs délinquants au financement des coûts d'indemnisation.

Les auteurs du mémoire déplorent que, dans le scénario proposé par la Société, la hausse ne soit pas répartie aussi sur d'autres acteurs importants du réseau routier tels que les véhicules policiers et ambulanciers ou ceux qui sont à l'usage des pompiers ou encore les vélos.

Les hausses annoncées laissent entrevoir des augmentations de tarif de la part de l'industrie du taxi. Dès lors, ces frais supplémentaires seront payés par les usagers, dont bon nombre sont des personnes démunies ou qui se trouveront injustement pénalisées : personnes handicapées, âgées, qui habitent hors des centres urbains ou qui fréquentent les établissements hospitaliers.

■ Le transport en commun

L'association s'exprimant au nom du secteur public du transport en commun met l'accent, entre autres, sur le sous-financement de ce secteur, par ailleurs de plus en plus appelé à jouer un rôle clé sur le plan environnemental. Elle rappelle que le gouvernement québécois vient d'adopter une loi sur le développement durable. Dans un souci de cohérence, il importe donc de soutenir le transport en commun plutôt que d'en accroître les charges.

De plus, le transport en commun public affiche de bonnes performances sur le plan de la sécurité et un faible taux d'accidents routiers. Des chiffres avancent même que l'exposition au risque d'un automobiliste serait de vingt fois supérieure à celle d'un utilisateur des transports en commun.

Ces constats amènent l'association en question à prôner une poursuite de la réflexion sur le sous-financement du régime et sur les options possibles pour y remédier : contrôle des coûts du régime, amélioration du bilan routier, plan d'action global de redressement, redéfinition des catégories de véhicules selon le risque.

Concrètement, il est recommandé à la Société :

- ▶ d'adopter un moratoire sur les contributions actuelles ;
- ▶ d'agir en concertation avec différents partenaires, notamment ceux de l'industrie du transport en commun, pour établir une classification équitable des véhicules sur les routes du Québec, en attribuant à chaque catégorie son juste coefficient de risque.

De son côté, l'industrie privée du transport en commun qualifie les hausses préconisées par la Société de brutales et démesurées.

Sans rejeter le principe d'une augmentation, cette industrie s'étonne de constater que la Société, qui s'orientera visiblement à l'avenir vers une tarification établie en fonction du risque, entrevoit des augmentations de contributions pour le transport en commun. Comment cela peut-il se justifier alors que les entreprises privées de transport en commun enregistrent peu d'accidents routiers (leurs taux sont inférieurs aux véhicules des réseaux publics) et ont même amélioré leur bilan à cet égard ? La stratégie à mettre en place suppose que la Société :

- ▶ prévoit des hausses plus raisonnables et étalées dans le temps ;
- ▶ crée une catégorie spéciale au profit, notamment, des autobus scolaires dont le taux d'accidents est particulièrement faible ;
- ▶ établit des catégories distinguant les autobus des sociétés privées (moins d'accidents, risque moindre) de ceux des réseaux publics afin de prévoir des contributions moins élevées pour l'entreprise privée.

■ Les véhicules de promenade

Une association de défense des intérêts de tout type de conducteur de véhicule routier, et plus particulièrement des véhicules de promenade, a adressé des recommandations précises à la Société :

- ▶ de façon générale, la notion de risque rattaché au type de véhicule routier doit être définie avec rigueur par la Société afin d'établir une équation claire entre, d'une part, le risque financier que représente le véhicule et, d'autre part, le risque rattaché à l'individu qui le conduit (comportement) ;
- ▶ bien que l'augmentation des contributions d'assurance s'avère nécessaire dans le présent contexte de sous-financement, il est essentiel que la Société s'adapte à la capacité de payer des consommateurs, ce qui peut commander l'étude de plusieurs scénarios d'étalement des hausses dans le temps ;
- ▶ le scénario de hausse présenté par la Société ne doit pas s'orienter vers le développement de catégories d'assurés sur la base de nouveaux critères (âge ou autre facteur) ou de nouveaux sous-groupes à l'intérieur de la catégorie des véhicules de promenade ;

Estimant que son bilan routier est meilleur que celui des réseaux publics, l'entreprise privée du transport en commun demande à la Société de faire l'objet d'une catégorie distincte assortie de contributions d'assurance moins élevées.

La Société doit mieux informer les assurés

— par l'entremise de la facturation — sur les contributions d'assurance et sur les montants réclamés à titre de droits gouvernementaux.

Il se dégage d'une majorité de témoignages que les hausses de contributions sont d'autant plus mal perçues qu'elles résultent de l'utilisation de fonds qui auraient dû être consacrés à la mission de la Société : qu'en serait-il aujourd'hui si le gouvernement n'y avait pas prélevé 2,1 milliards de dollars à d'autres fins ?

- ▶ dans un souci de transparence et afin de mieux sensibiliser la population à sa propre participation au régime d'assurance, la Société doit mieux informer les assurés — par l'entremise de la facturation — sur les contributions d'assurance et sur les montants réclamés à titre de droits gouvernementaux ;
- ▶ il est tout indiqué d'augmenter les contributions dès l'inscription au dossier d'un conducteur du premier point d'inaptitude, et donc de pénaliser les comportements non sécuritaires sur la route ;
- ▶ en ce qui a trait aux motocyclistes dont on reconnaît le niveau de risque plus élevé, la Société doit prévoir des augmentations de contributions graduelles ;
- ▶ la Société doit considérer la promotion de la sécurité routière comme l'une de ses priorités.

■ Des motifs écologiques

Un organisme plus particulièrement voué à la promotion des transports écologiques et collectifs a lié directement son intervention à la ratification du protocole de Kyoto par le Canada en 2002. En raison de cette adhésion, notamment, il y a lieu de s'étonner que la Société veuille imposer une hausse des contributions d'assurance pour les autobus publics. Ceux-ci concourent en effet à lutter contre la dégradation de l'environnement.

Il importe d'avoir également à l'esprit que l'industrie du transport en commun connaît globalement des difficultés budgétaires et que toute augmentation de ses charges signifiera inévitablement des diminutions de services et des augmentations de tarif pour ses usagers.

D'autre part, toute hausse des contributions d'assurance des autobus et des taxis ne pourra que nuire à l'action de partenaires de la Société en matière de protection des usagers de la route.

■ Une approche globale

Il se dégage d'une majorité de témoignages recueillis par le Conseil lors des audiences que les hausses de contributions sont aujourd'hui d'autant plus mal perçues que la gestion passée des finances du régime soulève l'insatisfaction : on ne serait sans doute pas aux prises avec les problèmes actuels de financement du régime si le gouvernement :

- ▶ n'avait pas effectué des ponctions de 2,1 milliards de dollars dans la caisse des assurés ;
- ▶ ne s'était pas opposé à l'augmentation graduelle des primes depuis 1985 ;
- ▶ n'avait pas chargé la Société d'une série de mandats sans lien réel avec l'assurance automobile, comme le transport ambulancier, ainsi que l'adaptation des

véhicules et l'émission des vignettes pour les personnes handicapées, dont les coûts étaient à la charge du régime.

Plusieurs individus et groupes ont ainsi fait valoir que la Société devra prouver sa capacité de faire preuve de vision et de vigilance dans l'administration du Fonds d'assurance, en plus de rétablir la santé financière du régime et d'assurer sa pérennité. Des intervenants s'adressant au Conseil à titre individuel ont suggéré différentes avenues de changement :

- ▶ les contributions d'assurance devraient se greffer uniquement à l'immatriculation des véhicules et non au permis, notamment pour les raisons suivantes :
 - on peut ainsi tenir compte de la situation des assurés qui n'immatriculent leur véhicule que pour une partie de l'année, ou qui ne possèdent pas un véhicule sur une base régulière ;
 - on peut ainsi prendre en considération les caractéristiques du véhicule à immatriculer, étant entendu que, plus le véhicule est puissant, plus son niveau de risque est élevé et plus les contributions devraient augmenter ;
- ▶ à l'inverse, les contributions d'assurance devraient se greffer uniquement au permis et non à l'immatriculation, et ce, pour les raisons suivantes :
 - chaque conducteur représente un risque additionnel même s'il ne possède pas de véhicule ;
 - le montant de la contribution peut ainsi être fixé en fonction du dossier de conduite de l'individu ;
- ▶ les véhicules lourds de trois essieux et plus devraient être soumis à des contributions d'assurance plus élevées parce qu'ils endommagent les routes, nuisent davantage à la qualité de l'air et sont souvent impliqués dans des accidents où des victimes subissent des dommages graves ;
- ▶ en matière de prévention des accidents, des contrôles techniques périodiques devraient être instaurés pour les véhicules d'un certain âge; ces derniers sont plus susceptibles que les autres de présenter des défauts mécaniques, de nuire à la qualité de l'environnement ou encore de comporter des aménagements qui en augmentent le coefficient de risque ;
- ▶ tenant compte du fait que les excès de vitesse sont trop souvent à l'origine des accidents de la route, on devrait accroître les contrôles routiers et réduire la vitesse permise pour les poids lourds ;
- ▶ le principe de l'indemnisation sans égard à la responsabilité devrait être aboli pour les personnes qui commettent des manquements répétés à la sécurité routière (cas de récidive).

Dans l'ensemble, l'Institut canadien des actuaires a donné son aval à la proposition de hausses de la Société.

Le Protecteur du citoyen a souligné l'imprécision de la Société pour la période allant au-delà de 2008 et a appelé à plus de transparence.

■ Le point de vue de l'Institut canadien des actuaires et celui du Protecteur du citoyen

Dans l'ensemble, l'Institut canadien des actuaires a donné son aval à la proposition de hausses de la Société, en saluant sa volonté :

- ▶ de fonder davantage le régime sur des principes actuariels reconnus : prise en considération du risque, définition de critères justes et équitables, création de catégories homogènes ; à cet égard, un autre intervenant, professeur universitaire dans le domaine de la finance, a insisté sur l'importance à accorder à ces éléments et aurait souhaité obtenir plus d'information pour procéder à ses propres estimations ;
- ▶ d'atteindre un plein financement selon des délais rapides plutôt que d'attendre jusqu'en 2015, et ce, pour ne pas devoir imposer des majorations encore plus importantes dans l'avenir ;
- ▶ d'améliorer l'équité en fonction du risque par la modulation des contributions selon le type de véhicule et le comportement de conduite.

Parallèlement, l'Institut a relevé que les hausses proposées pour 2007 et 2008 ne suffiront pas à éliminer le sous-financement actuel. Dès lors, la Société doit être en mesure rapidement de planifier les hausses de contributions à plus long terme.

Cette préoccupation rejoint celle qu'a formulée le Protecteur du citoyen : ce dernier a souligné l'imprécision de la Société pour la période allant au-delà de 2008 – principalement dans son document officiel d'information sur la proposition de hausses contenue dans le Projet de règlement¹³ – et a appelé à plus de transparence. Il a également servi une mise en garde : rationalisant ses dépenses pour limiter ses frais, la Société doit cependant veiller à respecter ses engagements et à maintenir la qualité de ses services à la population.

¹³SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC, *op.cit.*, note 9.

Les recommandations du Conseil d'experts sur les contributions d'assurance automobile



7. Les recommandations du Conseil d'experts sur les contributions d'assurance automobile

COMMENTAIRES GÉNÉRAUX

► **En marge des recommandations qui suivent, le Conseil tient tout d'abord à marquer son approbation au regard de la création du Fonds d'assurance** comme fiducie d'utilité sociale, entité de financement du régime et caisse soustraite à toute autre fin que l'indemnisation des victimes d'un accident de la route et les programmes de prévention et de promotion en matière de sécurité routière. **Le Conseil adhère totalement à l'esprit de la loi créant le Fonds d'assurance** et considère que la notion d'étanchéité qui s'y rattache est à la base même du redressement financier indispensable.

► Il n'est pas superflu de rappeler, encore ici, à quel point le témoignage des personnes et des groupes qui ont pris part aux audiences publiques a fourni un éclairage utile au Conseil. Les recommandations qui suivent reflètent d'ailleurs clairement sa volonté d'intégrer les préoccupations exprimées lorsqu'il est pertinent de le faire.

Toutefois, certains des points de vue, bien qu'ils apportent des éléments non négligeables, ne peuvent être pris en considération, soit parce qu'ils touchent des domaines extérieurs au mandat du Conseil, soit encore parce qu'ils peuvent entraîner des conséquences irrécyclables avec les objectifs premiers du régime ou avec sa pérennité. C'est donc dans cette optique que le Conseil a dû faire des choix quant aux priorités à retenir dans ses travaux. Il en va ainsi des préoccupations environnementales : des intervenants ont souligné, à juste titre, l'importance du transport en commun et des solutions de rechange à la voiture individuelle dans l'avenir des milieux urbains. Devant se concentrer sur les aspects financiers et actuariels du régime, le Conseil n'a pu, dans son rapport, donner suite à ces positions, de même qu'à d'autres interventions qui mettaient l'accent sur des difficultés économiques à prévoir pour certaines sphères de loisir, de développement local ou encore de transport de biens ou de personnes. Ce ne sont donc pas des propos qui ont échappé au Conseil ou qui lui ont paru dénués d'intérêt, mais bien des points à soulever devant une autre instance ou dans un autre cadre de consultation que le sien.

► Aucune recommandation du Conseil ne se rapporte aux ponctions de 2,1 milliards de dollars effectuées antérieurement par le gouvernement dans la caisse du régime. Bien que cela ait suscité de nombreuses réactions parmi les participants à la consultation, il n'appartient pas au Conseil d'en discuter ni les motifs ni les conséquences.

► **Les recommandations qui suivent ne remettent pas en cause le principe de l'indemnisation sans égard à la responsabilité ni le partage des montants entre les différents véhicules routiers impliqués dans les accidents.** La valeur des indemnités payables aux victimes d'un accident est attribuée en parts égales à chacun des véhicules impliqués.

► Comme cela a été mentionné dans les pages précédentes, les motocyclistes ont fortement réagi aux hausses de contributions prévues par la Société. Le Conseil a accordé une

grande attention à leurs mémoires et commentaires, de même qu'aux données et à la méthodologie de la Société pour déterminer les augmentations à leur égard.

De nombreux motocyclistes ont proposé, par exemple, que la hausse appliquée à leur catégorie soit partagée avec les véhicules de promenade. Le Conseil ne peut appuyer une telle position puisqu'elle va à l'encontre des fondements du régime et équivaut à faire subventionner une partie des contributions des motos par les véhicules de promenade.

Une autre suggestion des motocyclistes était de faire supporter l'augmentation des contributions uniquement par les conducteurs dont le comportement n'est pas sécuritaire, en haussant la surprime exigée selon les points d'inaptitude. Actuellement, la Société exige déjà une telle surprime des conducteurs de véhicule de promenade visés en fonction du risque accru qu'ils représentent. La Société a indiqué au Conseil qu'elle n'est pas, pour le moment, en mesure d'évaluer le risque accru lié aux points d'inaptitude pour les conducteurs de motocyclettes : le nombre de personnes titulaires d'un permis de conduire une motocyclette excède largement le nombre de celles qui en conduisent une effectivement. Quoiqu'il en soit, le Conseil est d'avis que la surprime liée aux points d'inaptitude ne peut combler le sous-financement des motocyclettes et que cette surprime ne doit refléter que le risque accru des conducteurs visés.

Des motocyclistes ont souligné que, selon certaines études, la responsabilité du conducteur de motocyclette est rarement mise en cause lors d'accidents. Le Conseil a consulté les données de la Société à ce sujet et en a conclu que le régime actuel, sans égard à la responsabilité, ne désavantage aucunement cette catégorie de véhicules routiers. Les études¹⁴ démontrent en effet que, dans 43 % des cas, la motocyclette est le seul véhicule impliqué dans un accident mortel (46 % dans les cas de blessures graves). Par ailleurs, lorsque plus d'un véhicule est impliqué, le partage en parts égales du coût total des indemnités entre chacun des véhicules favorise largement les motocyclettes : sans ce partage, la contribution des motocyclettes serait d'environ 25 % plus élevée.

- Enfin, en dépit d'éléments qui paraîtront inévitablement aller à l'encontre des suggestions qui lui ont été faites, le Conseil a, dans la mesure du possible, intégré dans ses recommandations des solutions et des aménagements qui, peut-on l'espérer, sauront démontrer son souci constant d'un traitement équitable pour chaque catégorie de véhicules routiers.

RECOMMANDATIONS

Émission du permis de conduire

Actuellement, l'émission du permis de conduire et, par voie de conséquence, le paiement de la partie de la contribution d'assurance liée au permis sont effectués sur une base bisannuelle. Or, l'émission annuelle du permis de conduire présenterait, de l'avis du Conseil, d'importants

¹⁴Ces études ont été effectuées par la Direction de l'actuariat, des enquêtes, de la recherche et de l'évaluation, de la Société de l'assurance automobile du Québec, en 2004.

avantages, et ce, en dépit de l'augmentation des frais d'administration qui pourrait en résulter pour la Société et pour le citoyen. Ceci permettrait ainsi :

- de répartir le paiement en deux versements ;
- de traiter de façon plus équitable les titulaires de permis, qu'ils soient nés une année paire ou impaire, dans le contexte d'un rajustement annuel de la contribution d'assurance ;
- d'adapter le régime aux habitudes des consommateurs quant au paiement annuel de leurs autres primes d'assurance ;
- d'harmoniser le paiement du permis de conduire avec celui, annuel, de l'immatriculation ;
- de mieux adapter la révision des contributions d'assurance à celle des indemnités ;
- d'associer de plus près les revenus et les dépenses d'une année financière.

Recommandation 1

Le Conseil recommande au gouvernement :

- ▶ d'adopter rapidement un règlement permettant le renouvellement annuel du permis de conduire dès 2007 ;
- ▶ de permettre l'étalement du paiement, par exemple sur une base mensuelle, par prélèvements bancaires.

Recommandation 2

Le Conseil recommande à la Société :

- ▶ de prévoir des modalités pour les personnes qui auront renouvelé leur permis en 2006 afin de récupérer le montant d'augmentation de la contribution d'assurance, notamment par un rajustement apporté à la date anniversaire en 2007, si la recommandation 1 est adoptée ;
- ▶ de jumeler le renouvellement du permis de conduire au renouvellement de l'immatriculation pour ainsi simplifier la procédure, réduire les coûts et fournir une information plus précise aux assurés sur leur contribution globale d'assurance.

Financement du régime

■ Étalement du sous-financement

La proposition de la Société sur les contributions d'assurance vise à récupérer 60 % du sous-financement du régime sur deux ans, soit en 2007 et en 2008. Toutefois, aucune précision n'est apportée quant aux mesures envisagées au-delà de cette période, si ce n'est que la Société anticipe l'atteinte du plein financement du régime en 2010. Le Conseil considère que la proposition de la Société doit être revue compte tenu qu'au 31 décembre 2005 la situation financière du

régime s'est avérée meilleure que prévu. En effet, le déficit accumulé se chiffre maintenant à 398 millions de dollars au lieu du déficit anticipé de plus d'un milliard de dollars.

Par ailleurs, la période 2007-2008 visée dans la proposition apparaît trop courte pour les raisons suivantes :

- dès la fin de 2007, la Société devra élaborer une nouvelle proposition de tarification pour la période suivante, soit après 2008 ; par rapport à aujourd'hui, elle ne disposera alors que des résultats de l'année 2006 et d'indications partielles sur le bilan routier et le rendement des fonds pour 2007 ;
- l'identification des conducteurs de motocyclettes non propriétaires n'aura pu être terminée ;
- les études estimées nécessaires par la Société pour lui permettre de réviser la classification des véhicules commerciaux pourront difficilement être achevées dans des délais suffisants pour être considérées dans le prochain exercice de tarification ;
- les études concernant la prise en compte des points d'inaptitude, donc du comportement des conducteurs, dans la tarification des motocyclettes n'auront vraisemblablement pu être menées à terme et discutées avec le milieu ; la prise en considération du comportement du conducteur de motocyclette faisait l'objet d'une recommandation formulée en 2000 par la Table de concertation de la motocyclette¹⁵ ;
- les mesures découlant des recommandations de la Table québécoise de la sécurité routière n'auront pu, dans un intervalle aussi court, influencer de façon significative sur le bilan routier ;
- les mesures préconisées par les groupes de travail de la Société sur les frais d'administration et sur l'indemnisation n'auront pu donner leur plein effet.

Tenant compte de ce qui vient d'être énoncé, le Conseil estime qu'un étalement différent des hausses de contributions serait plus approprié.

Recommandation 3

Le Conseil recommande à la Société :

- ▶ de viser l'atteinte du plein financement en 2011 au lieu de 2010 et donc d'étaler les hausses sur une période de cinq ans au lieu de quatre ;
- ▶ de porter à trois ans au lieu de deux la période initiale de fixation des contributions et de répartir également sur ces trois années les hausses qui avaient d'abord été prévues sur une période de deux ans.

¹⁵Il s'agissait de la deuxième recommandation du document suivant : *Rapport de la Table de concertation sur la motocyclette*, Québec, 2000, 25 p.

■ Amortissement de la sous-capitalisation

La loi précise que tout déficit de capitalisation du Fonds d'assurance doit être amorti sur une période maximale de quinze ans. Cependant, elle ne prévoit pas la manière de déterminer le montant d'amortissement qui devra être versé annuellement par les assurés.

La proposition de la Société n'indique pas davantage la façon dont seront amortis le déficit actuel et les déficits escomptés au cours des prochaines années, déficits qui découleront du sous-financement. La Société a ainsi choisi de consacrer ses efforts au rétablissement du plein financement et de différer l'amortissement des déficits.

Comme le montant total des déficits s'accroîtra au fil des ans, le Conseil estime important de s'attaquer dès maintenant à l'amortissement de ces déficits de façon à traiter le plus équitablement possible les différentes générations d'assurés.

Recommandation 4

Le Conseil recommande à la Société :

- ▶ d'entreprendre, dès 2007, l'amortissement du déficit accumulé au 31 décembre 2005, et ce, sur une période de dix ans;
- ▶ d'amortir également les déficits liés au sous-financement du régime sur une période de dix ans à compter de l'année qui suit celle où chaque déficit est constaté; ainsi, le déficit de 2006 sera constaté en 2007 et amorti à compter de 2008.

En réduisant la période d'amortissement de quinze à dix ans, la Société évitera d'accumuler des déficits ou des surplus non amortis trop importants, tout en limitant l'ampleur de la variation des contributions d'une année à l'autre.

■ Répartition de la sous-capitalisation

Au cours des vingt dernières années, le sous-financement du régime s'est accru graduellement, notamment en raison du niveau de contributions qui n'a pas suivi celui des indemnités. La contribution de chaque catégorie ou sous-catégorie de véhicules routiers aurait dû être rajustée régulièrement pour correspondre au coût réel du régime à leur égard.

Il est logique de croire que si la Société partageait entre les différentes catégories le déficit accumulé de 398 millions de dollars au 31 décembre 2005, auquel viendront s'ajouter les déficits futurs jusqu'à l'atteinte du plein financement (le déficit de 2006 est estimé à 501 millions de dollars), certaines catégories se trouveraient temporairement soumises à des contributions considérables pour en assumer l'amortissement. Ce serait notamment le cas des motocyclettes, des autobus et des taxis.

Recommandation 5

Le Conseil recommande à la Société :

- ▶ d'amortir les déficits du régime jusqu'à l'atteinte du plein financement prévue en 2011 – si sa recommandation en ce sens est acceptée – selon un montant uniforme par véhicule routier sans égard à sa catégorie ;
- ▶ de répartir les montants d'amortissement attribués à la catégorie des véhicules de promenade et à celle des motocyclettes entre le permis de conduire et l'immatriculation dans la même proportion que la contribution d'assurance de base ;
- ▶ de rajuster le montant d'amortissement prévu pour les années 2008 et 2009 en fonction des déficits réels constatés en 2006 et en 2007.

TABLEAU 2 - Évolution estimée du déficit au cours de la période 2006-2011

| | RECOMMANDATIONS DU CONSEIL D'EXPERTS | | | | PROJECTION JUSQU'AU PLEIN FINANCEMENT | |
|---|---|-------------|-------------|-------------|--|-------------|
| | 2006 M\$ | 2007 M\$ | 2008 M\$ | 2009 M\$ | 2010 M\$ | 2011 M\$ |
| Solde du déficit au début de l'année | 398 | 884 | 1 349 | 1 703 | 1 877 | 1 881 |
| Amortissement annuel du déficit | - | -31 | -85 | -141 | -191 | -227 |
| Déficit anticipé pour l'année* | 486 | 496 | 439 | 315 | 195 | 61 |
| Solde du déficit à la fin de l'année | 884 | 1 349 | 1 703 | 1 877 | 1 881 | 1 715 |

* Le déficit anticipé pour les années 2009 à 2011 est établi sur les mêmes bases que celles retenues par la Société pour la période 2006 à 2008.

■ Politique de financement à long terme

Tant pour la Société que pour les assurés, il importe de bien connaître les mécanismes de financement qui encadrent l'établissement des contributions d'assurance. Au fil des ans, en effet, ces contributions sont appelées à varier selon les résultats obtenus pour chacune des catégories et sous-catégories de véhicules. Dorénavant, la Société devra en évaluer régulièrement le profil de risque et les coûts d'indemnisation. Dès lors, une catégorie ou sous-catégorie sera susceptible de se trouver en situation de surplus, alors qu'une autre connaîtra un déficit. Une information claire aux assurés quant à la fixation des contributions d'assurance se trouvera d'autant plus justifiée que l'on constatera de telles disparités.

Recommandation 6

Le Conseil recommande à la Société :

- ▶ d'adopter, avant la prochaine révision des contributions, une politique de financement à long terme. Une telle politique permettra aux assurés de comprendre comment la Société compte maintenir un financement équilibré du régime et déterminer le montant des contributions exigées de chaque catégorie ou sous-catégorie de véhicules routiers.

L'annexe II décrit l'impact des recommandations 1 à 5 sur les contributions d'assurances. Le Conseil présente, à l'annexe III, une série d'éléments que pourrait inclure la future politique de financement à long terme de la Société.

Contribution d'assurance liée au permis de conduire

Lors des audiences publiques, le Conseil a perçu une certaine confusion chez les participants concernant la contribution d'assurance prélevée sur le permis de conduire par rapport à celle qui l'est sur l'immatriculation, tant pour la catégorie des véhicules de promenade que pour celle des motocyclettes. Le Conseil a revu l'approche de la Société à cet égard, laquelle s'articule comme suit :

- pour les véhicules de promenade, l'objectif de la Société est de faire payer par les conducteurs qui ne sont pas propriétaires (et qui ne paient pas de frais d'immatriculation) une contribution d'assurance qui correspond au risque qu'ils soient impliqués dans un accident avec blessures corporelles. La Société a évalué que ce risque représente 52,7 % du risque attribué à un conducteur qui est aussi propriétaire ; cette partie de la contribution est prélevée sur le permis de conduire. L'excédent de 52,7 %, soit 47,3 %, qui représente la partie additionnelle attribuée uniquement à un conducteur propriétaire est donc prélevée sur l'immatriculation ;
- pour les motocyclettes, la Société souhaite instaurer une approche identique mais, faute des mêmes données pour cette catégorie, elle a dû s'en remettre à une estimation prélimi-

naire. Elle a donc fixé à 25 % le risque moyen que représente un conducteur qui n'est pas propriétaire d'une motocyclette; cette partie de la contribution est prélevée sur le permis de conduire. L'excédent de 25 %, soit 75 %, qui représente la partie additionnelle attribuée uniquement à un conducteur propriétaire est prélevée sur l'immatriculation et est répartie entre les différentes sous-catégories selon le risque attribué à chacune.

Recommandation 7

Le Conseil recommande à la Société :

- ▶ de maintenir l'approche déjà adoptée en matière de répartition de la contribution d'assurance sur le permis de conduire et l'immatriculation.

Permis de conduire une motocyclette

Actuellement, plus de deux millions de personnes sont titulaires d'un permis de conduire une motocyclette, alors qu'environ 140 000 motocyclettes sont immatriculées au Québec. Un écart aussi élevé résulte du fait qu'avant 1978 le permis de conduire un véhicule de promenade incluait automatiquement le permis de conduire une motocyclette. Cela explique pourquoi un très grand nombre de conducteurs sont titulaires d'un tel permis, sans avoir fait la preuve de leurs connaissances ou de leur capacité de conduire une motocyclette de façon sécuritaire ni même de leur intérêt pour la conduite d'un tel véhicule. Le Conseil considère que le fait de détenir un permis de conduire une motocyclette ne constitue pas un droit acquis, malgré ce que plusieurs prétendent.

Recommandation 8

Le Conseil recommande à la Société :

- ▶ de permettre à une personne de renoncer, sans frais, à son permis de conduire une motocyclette lors de chaque renouvellement de son permis de conduire.

Faisant suite à de nombreuses interventions lors des audiences publiques, le Conseil propose à la Société d'aller plus loin dans sa démarche – si elle accepte la recommandation 8 – et d'exiger que les conducteurs non propriétaires d'une motocyclette au cours des dernières années soient tenus de prouver leur capacité de conduire une motocyclette de façon sécuritaire pour conserver leur permis, particulièrement s'ils ont obtenu ce permis sans test de qualification.

Par ailleurs, en ce qui a trait à la sous-catégorisation des permis de conduire une motocyclette, le Conseil a noté que la Société n'a délivré qu'une vingtaine de permis pour les classes 6B et 6C en 2003 et en 2004. Selon le Conseil, ces données démontrent que la sous-catégorisation (6A, 6B, 6C) n'a plus sa raison d'être et devrait être abolie. Une diminution des formalités administratives pourrait en résulter.

Immatriculation des motocyclettes

La catégorie des motocyclettes a été scindée en plusieurs sous-catégories selon la cylindrée. Ces sous-catégories ont été revues par la Société qui a modifié les groupements de cylindrées et ajouté deux sous-catégories de motocyclettes « sport ».

Le Conseil s'interroge sur la nécessité de maintenir autant de sous-catégories, en tenant compte notamment qu'il n'y en a aucune pour les véhicules de promenade. Bien que de telles sous-catégories existent à l'extérieur du Québec, il n'en demeure pas moins que des études de la Société font ressortir une segmentation du risque axée plutôt sur les caractéristiques des motocyclettes régulières et les motocyclettes « sport ». Selon les données fournies par la Société, on enregistre d'ailleurs pour ce dernier groupe une fréquence d'accidents près de quatre fois supérieure à celle des motocyclettes régulières.

D'autre part, avec les années, la conception des motocyclettes de moindre cylindrée semble rendre possible les mêmes niveaux de « performance » pour celles-ci que pour les modèles de cylindrée supérieure.

Ces considérations remettent en question la nécessité de maintenir plusieurs sous-catégories de motocyclettes. Notons que les motocyclettes « sport » représentent 11 % des motocyclettes immatriculées au Québec et 0,3 % du parc automobile total.

Recommandation 9

Le Conseil recommande à la Société :

- ▶ de ne retenir que trois sous-catégories pour les motocyclettes : les motocyclettes de 400 cm³ ou moins ; les motocyclettes régulières de 401 cm³ et plus ; et les motocyclettes « sport » de 401 cm³ et plus ;
- ▶ de revoir annuellement la classification des motocyclettes, régulières et « sport », en fonction des critères techniques de classification en vigueur, et ce, pour s'assurer qu'au fil des ans chaque modèle répond toujours aux spécificités de sa sous-catégorie.

De plus, la Société devrait revoir les exigences envers les futurs titulaires d'un permis pour la catégorie des motocyclettes « sport », étant donné le risque et le coût associé à ce groupe par rapport aux motocyclettes régulières. Elle devrait également moduler les périodes probatoires et les points d'inaptitude alloués en fonction d'une période d'expérience de conduite jugée minimale pour chacune de ces sous-catégories.

Indexation des contributions

Sans nier le bien-fondé d'une forme d'indexation des contributions d'assurance, le Conseil estime qu'il est prématuré d'inclure à la proposition de la Société une telle indexation sans

limite de temps, et ce, pour les raisons suivantes :

- le régime ne comporte aucune politique de financement à long terme ;
- plusieurs des coûts du régime n'évoluent pas nécessairement en fonction du niveau de l'inflation, comme en témoignent les hypothèses actuarielles retenues pour l'évaluation des obligations du régime (exemple : les médicaments, les soins de santé et de réadaptation, le salaire maximal retenu pour le calcul de l'indemnité de remplacement du revenu).

De plus, dans sa proposition, la Société a retenu une hypothèse d'indexation de 2 % pour toutes les catégories de véhicules routiers, à l'exception de l'indexation liée à l'immatriculation des véhicules de promenade (indice des prix à la consommation). Le Conseil s'interroge sur cette disparité.

Recommandation 10

Le Conseil recommande à la Société :

- ▶ de lier toute disposition générale d'indexation des contributions à la mise en place d'une politique de financement à long terme ;
- ▶ d'indexer à un taux annuel de 2 % la contribution d'assurance liée à l'immatriculation des véhicules de promenade, pour la période allant de 2007 à 2009, par souci de traiter uniformément toutes les catégories de véhicules routiers.

Facturation des contributions d'assurance

Avec la création du Fonds d'assurance, la responsabilité fiduciaire attribuée à la Société commande des pratiques transparentes en matière de facturation.

Recommandation 11

Le Conseil recommande à la Société :

- ▶ de modifier sa facturation aux assurés afin de départager clairement :
 - la contribution d'assurance déposée au Fonds d'assurance, divisée entre la partie liée à l'immatriculation et la partie liée au permis de conduire ;
 - la surprime liée aux points d'inaptitude ; le Conseil considère en effet que cette information peut avoir un effet dissuasif au regard des comportements imprudents ;
 - les autres sommes perçues à titre de droits, frais et taxes remis au gouvernement ou utilisées à d'autres fins par la Société.

De telles précisions pourraient mettre fin à une confusion répandue parmi les assurés : il arrive souvent que le conducteur d'un véhicule de promenade qui conduit également une motocyclette ait l'impression, fautive, de payer deux fois pour avoir le droit de conduire un véhicule routier sur les routes du Québec. En réalité, cette personne qui est titulaire de deux permis de conduire ne paie ce droit qu'une fois. Elle règle cependant les contributions d'assurance de ses deux véhicules en acquittant les contributions propres à chaque catégorie, celles-ci ayant été établies en fonction du risque attribué à chacune de ces catégories. Ce sont donc des éléments irritants de cette nature, de même que de nombreux questionnements, que la Société peut contribuer à dissiper en concevant une facturation plus explicite.

Taxe de vente sur les contributions d'assurance

La Loi sur la taxe de vente du Québec exempte les primes, cotisations ou contributions payables en vertu de plusieurs régimes publics dont :

- la Loi sur les accidents du travail ;
- la Loi sur les accidents du travail et les maladies professionnelles ;
- la Loi sur la Régie de l'assurance maladie du Québec ;
- la Loi sur le Régime des rentes du Québec ;
- la Loi sur l'assurance-emploi (Lois du Canada).

Découlant de ces exemptions, le Conseil relève une disparité de traitement entre deux groupes d'usagers de la route :

- d'une part, ceux qui relèvent du Fonds d'indemnisation de la CSST (les conducteurs de véhicules commerciaux travaillant à titre de salariés d'une entreprise) : leur contribution d'assurance n'est assujettie à aucune taxe de vente ;
- d'autre part, les assurés en vertu du Fonds d'assurance (dont les chauffeurs de taxi qui sont aussi des travailleurs de la route mais qui sont classés en fonction de leur statut de travailleur autonome) : leur contribution est assujettie à une taxe de vente de 9 %.

Recommandation 12

Le Conseil recommande au gouvernement :

- ▶ d'adopter les modifications nécessaires à la Loi sur la taxe de vente du Québec pour exempter les contributions d'assurance perçues par la Société de la taxe de vente de 9 %.

Points d'inaptitude

Le Conseil a pris connaissance des récentes études de la Société concernant le risque additionnel lié aux points d'inaptitude. Ces études se limitaient toutefois aux véhicules de promenade. Deux principaux champs de recherche ont été approfondis :

- le risque associé à chaque type d'infraction au Code de la sécurité routière : vitesse, feu rouge, ceinture de sécurité, etc. ;
- le risque associé à un conducteur qui a des points d'inaptitude à son dossier.

Ces études ont permis :

- de déterminer le nombre de points d'inaptitude associé à une infraction et de quantifier la contribution additionnelle qui devrait être exigée pour compenser les coûts supplémentaires encourus par le régime dans le cas des conducteurs dont le dossier compte des points d'inaptitude ;
- d'observer que le niveau de risque varie davantage en fonction du nombre d'infractions que du nombre de points d'inaptitude.

Tout en souscrivant à l'imposition d'une surprime liée au risque additionnel, le Conseil propose à la Société d'examiner l'effet, plus dissuasif selon lui, que pourrait avoir sur le comportement des conducteurs une surprime graduée par point d'inaptitude plutôt que par groupe de points.

À l'égard plus précisément de la catégorie des motocyclettes, le Conseil propose à la Société que des études soient menées pour trouver les moyens les plus appropriés et les plus justes en vue de tenir compte du comportement des conducteurs de motocyclette et, le cas échéant, des points d'inaptitude à leur dossier.

Incitation à une conduite respectueuse du code de la sécurité routière

Jusqu'à maintenant, la Société a cherché à contrôler les comportements imprudents sur la route en pénalisant les attitudes qui présentent un danger. Aucune mesure incitative ne vient récompenser les conducteurs qui respectent le Code de la sécurité routière. Dès lors, le Conseil propose à la Société d'examiner, d'ici la prochaine demande de hausses de contributions, un système en vertu duquel le conducteur prudent pourrait bénéficier d'un « rabais » lors du renouvellement de son permis de conduire en fonction de la période durant laquelle il aura réussi à maintenir son dossier exempt de points d'inaptitude.

Conclusion

Conclusion

La présente démarche entreprise par la Société pour équilibrer les dépenses et les revenus du Fonds d'assurance place chaque assuré devant son propre rôle pour protéger l'avenir du régime. Nul doute que les hausses de contributions mettent à l'avant-plan l'apport financier essentiel des conducteurs et propriétaires de véhicules routiers. Le régime repose sur cette conception de prise en charge collective des assurés par eux-mêmes. Au fil des années, des sous-financements récurrents ont mené à une sous-capitalisation, menace bien réelle à la survie du régime. Il est donc normal que des hausses de contribution s'appliquent dans le contexte d'une gestion vigilante et novatrice. Cet effort de redressement doit cependant être partagé de façon équitable parmi les différentes catégories d'assurés.

Toutefois, le Conseil estime important de rappeler que, selon cette vision même de l'assurance automobile, la responsabilité de chacun est loin de se limiter au paiement de la contribution d'assurance. Il appartient en effet aux assurés de veiller à la santé du régime en maintenant au plus bas les coûts d'indemnisation. De telles visées passent nécessairement par une amélioration du bilan routier. Or, si un tel bilan peut sembler se référer à une notion administrative et statistique, il s'agit, à vrai dire, de gestes que chacun pose pour conduire prudemment et éviter de causer un accident. Bien sûr, il importe avant tout de sauver des vies, mais, sous un angle plus terre à terre, les retombées se chiffrent aussi en montants d'indemnités épargnés qui influent positivement sur les contributions d'assurance. L'adoption de comportements responsables au volant sera donc, à l'avenir, une des principales mesures à retenir pour diminuer la facture à payer.

De son côté, la Société s'est engagée à réduire ses frais administratifs et elle compte également donner suite aux travaux de la Table québécoise de la sécurité routière pour réaliser de substantielles économies.

Les années qui viennent donneront raison à la Société d'avoir revu à la hausse les contributions d'assurance, le Conseil en est convaincu. L'exercice aura été d'autant plus déterminant qu'il aura permis de susciter une prise de conscience chez les assurés, à savoir que leur façon de prendre la route et de la partager fait aussi partie des solutions.

Le Conseil estime important de rappeler que, au-delà du versement de la contribution d'assurance, **la responsabilité de chacun** envers le régime se rapporte également à l'adoption de comportements sécuritaires sur la route.

De son côté, **la Société s'est engagée à réduire ses frais administratifs** et elle compte également donner suite aux travaux de la Table québécoise de la sécurité routière pour réaliser de substantielles économies.

Annexes



Annexe I

INDIVIDUS ET ASSOCIATIONS AYANT SOUMIS UN MÉMOIRE AU CONSEIL

Association de motocyclisme militaire canadien
Association des propriétaires d'autobus du Québec
Association du camionnage du Québec
Association du transport urbain du Québec
Barrette, Rémi
Bernatchez, Robert
Bigras, Éric
Blais, Sylvain
CAA-QUÉBEC
Charlebois, Jacques et Du Tremblay, Guy
Comité d'action politique motocycliste
Côté, Geoffroy
Dessureault, Yves
Dubuc, Robert
Fédération motocycliste du Québec
Forum des intervenants de l'industrie du camionnage général
Frank, Bram
Gélinas, Steve
Guimond, Jean-François
Institut canadien des actuaires
Légaré, Pierre
Masson, Frédéric
Michaud-Herbst, François
Mongeau, Odile et Boyer, Hélène
Option transport durable
Peyskens, Rosane
Protecteur du citoyen
Table de concertation de l'industrie du transport par taxi
Vallée, Richard
Ville de Québec

ANNEXE II - Impact des recommandations sur les contributions d'assurance

| | 2006 | | 2007 | | 2008 | | 2009 | | 2010 | | 2011 | |
|---|----------------------------|----------------------|------------|----------------------|------------|----------------------|------------|----------------------|------------|----------------------|------------|-----------|
| | Contributions actuelles \$ | Conseil d'experts \$ | Société \$ | |
| Permis de conduire annuel (conducteur n'ayant aucun point d'inaptitude) | | | | | | | | | | | | |
| Classes 1 à 5 | 23 | 35 | 47 | 47 | 59 | 60 | 73 | 73 | 87 | 89 | 89 | 89 |
| Classes 6A, 6B, 6C | 0 | 35 | 47 | 47 | 59 | 60 | 73 | 73 | 87 | 89 | 89 | 89 |
| Immatriculation | | | | | | | | | | | | |
| Véhicules de promenade | 107 | 109 | indexée | 111 | indexée | 114 | indexée | 116 | indexée | 118 | indexée | indexée |
| - Motocyclettes 400 cm ³ ou moins | 74-189 | 215 | 156-256 | 243 | 177-294 | 273 | 199-334 | 307 | 223-378 | 343 | 228-385 | 228-385 |
| - Motocyclettes régulières 401 cm ³ et plus | 253 | 339 | 393-430 | 430 | 470-527 | 527 | 551-629 | 628 | 639-738 | 736 | 651-752 | 651-752 |
| - Motocyclettes « sport » 401 cm ³ et plus | 253 | 565 | 735-957 | 891 | 993-1332 | 1 231 | 1263-1725 | 1587 | 1546-2134 | 1958 | 1576-2177 | 1576-2177 |
| Cyclomoteurs | 46 | 94 | 140 | 142 | 190 | 194 | 243 | 248 | 297 | 304 | 304 | 304 |

(1) Les contributions après l'année 2008 pour la proposition de la Société et après l'année 2009 pour les recommandations du Conseil d'experts sont basées sur les mêmes hypothèses que celles des années précédentes. Ces contributions seront revues dans le cadre d'une prochaine proposition.

Recommandations sur les contributions d'assurance pour l'amortissement des déficits

(aucune contribution à cet effet n'est prévue dans la proposition de la Société)

| | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
|--|------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Contributions actuelles | 0 \$ | 10 \$ | 20 \$ | 30 \$ | 38 \$ | 42 \$ |
| Contribution annuelle par véhicule (2) | | | | | | |

(2) Pour les véhicules de promenade et les motocyclettes, cette contribution est divisée entre le permis de conduire et l'immatriculation, comme pour la contribution de base. N.B. Cette contribution s'ajoute à la contribution de base.

ANNEXE II - Impact des recommandations sur les contributions d'assurance (suite)

| | 2006 | | 2007 | | 2008 | | 2009 | | 2010 | | 2011 | |
|------------------------------------|----------------------------|----------------------|------------|----------------------|------------|----------------------|------------|----------------------|------------|----------------------|------------|--|
| | Contributions actuelles \$ | Conseil d'experts \$ | Société \$ | |
| Immatriculation | | | | | | | | | | | | |
| Véhicules commerciaux | | | | | | | | | | | | |
| Agriculteurs | 83 | 96 | 109 | 110 | 124 | 126 | 139 | 141 | 156 | 160 | 160 | |
| Autres | 123 | 134 | 145 | 147 | 158 | 161 | 172 | 175 | 189 | 193 | 193 | |
| Véhicules à circulation restreinte | | | | | | | | | | | | |
| Tracteurs de ferme | 28 | 30 | 31 | 32 | 33 | 34 | 35 | 36 | 38 | 39 | 39 | |
| Zone de 70 km/h | 34 | 38 | 40 | 41 | 44 | 45 | 49 | 50 | 53 | 54 | 54 | |
| Zone non reliée-autres | 91 | 100 | 108 | 109 | 117 | 119 | 128 | 131 | 141 | 144 | 144 | |
| Camions | | | | | | | | | | | | |
| 2 essieux | 147 | 156 | 164 | 165 | 174 | 177 | 187 | 190 | 201 | 205 | 205 | |
| 3-4 essieux | 207 | 223 | 238 | 239 | 256 | 259 | 276 | 281 | 299 | 305 | 305 | |
| 5 essieux et plus | 349 | 401 | 453 | 458 | 513 | 520 | 577 | 587 | 647 | 660 | 660 | |
| Agriculteurs et gouvernement | | | | | | | | | | | | |
| 2 essieux | 123 | 134 | 145 | 147 | 158 | 161 | 172 | 175 | 189 | 193 | 193 | |
| 3-4 essieux | 156 | 170 | 183 | 185 | 200 | 203 | 218 | 222 | 239 | 243 | 243 | |
| 5 essieux et plus | 183 | 200 | 216 | 217 | 234 | 238 | 255 | 260 | 279 | 284 | 284 | |
| Autobus transport public | | | | | | | | | | | | |
| 3 000 kg ou moins | 283 | 307 | 331 | 334 | 360 | 365 | 392 | 399 | 428 | 436 | 436 | |
| 3 001 kg à 8 000 kg | 367 | 398 | 428 | 433 | 466 | 472 | 507 | 516 | 552 | 563 | 563 | |
| 8 001 kg à 10 000 kg | 446 | 483 | 520 | 526 | 565 | 572 | 615 | 626 | 671 | 683 | 683 | |
| 10 001 kg et plus | 528 | 812 | 1 095 | 1 110 | 1 400 | 1 424 | 1 722 | 1 755 | 2 061 | 2 103 | 2 103 | |
| Autobus transport privé | | | | | | | | | | | | |
| 3 000 kg ou moins | 123 | 135 | 146 | 147 | 159 | 161 | 173 | 177 | 190 | 194 | 194 | |
| 3 001 kg à 8 000 kg | 183 | 205 | 225 | 227 | 248 | 251 | 274 | 279 | 303 | 308 | 308 | |
| 8 001 kg à 10 000 kg | 252 | 274 | 295 | 298 | 321 | 326 | 350 | 355 | 381 | 389 | 389 | |
| 10 001 kg et plus | 333 | 361 | 388 | 392 | 420 | 426 | 457 | 465 | 497 | 507 | 507 | |
| Taxis | 337 | 440 | 543 | 550 | 656 | 666 | 776 | 790 | 903 | 921 | 921 | |
| Plaques amovibles | 189 | 203 | 216 | 217 | 231 | 235 | 250 | 254 | 270 | 275 | 275 | |

(1) Les contributions après l'année 2008 pour la proposition de la Société et après l'année 2009 pour les recommandations du Conseil d'experts sont basées sur les mêmes hypothèses que celles des années précédentes. Ces contributions seront revues dans le cadre d'une prochaine proposition.

Recommandations sur les contributions d'assurance pour l'amortissement des déficits

(aucune contribution à cet effet n'est prévue dans la proposition de la Société)

| | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
|---|------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Contributions actuelles | 0 \$ | 10 \$ | 20 \$ | 30 \$ | 38 \$ | 42 \$ |
| Contributions recommandées par le Conseil d'experts | | | | | | |
| Contributions jusqu'au plein financement | | | | | | |

Contribution annuelle par véhicule

N.B. Cette contribution s'ajoute à la contribution de base.

Annexe III

POLITIQUE DE FINANCEMENT À LONG TERME

De l'avis du Conseil, la Société doit adopter une politique de financement à long terme avant la prochaine révision des contributions. Une telle politique doit avoir notamment pour objectif :

- ▶ l'autofinancement de chaque catégorie et de chaque sous-catégorie de véhicules routiers ;
- ▶ le rajustement à la baisse ou à la hausse de la contribution exigée pour une catégorie ou une sous-catégorie, selon que les résultats qui s'y rattachent s'avèrent plus ou moins favorables que prévu ;
- ▶ l'amortissement des surplus ou des déficits pour éviter de trop grandes variations des contributions exigées.

POLITIQUE DE FINANCEMENT À LONG TERME : DES ÉLÉMENTS-CLÉS

- ▶ La contribution requise pour l'autofinancement d'une catégorie ou d'une sous-catégorie de véhicules routiers est établie sur la base des résultats financiers de celle-ci au cours des trois dernières années ;
- ▶ Pour les véhicules de promenade et les motocyclettes, la contribution annuelle est ensuite répartie entre l'immatriculation et le permis de conduire de façon que les conducteurs qui ne sont pas propriétaires d'un véhicule paient une contribution reflétant leur risque de réclamation ;
- ▶ Tout déficit ou tout surplus attribué à une catégorie ou à une sous-catégorie est amorti uniformément sur une période de dix ans à compter de l'année suivant la publication des résultats financiers ;
- ▶ Les montants d'amortissement des surplus ou des déficits sont soustraits de la contribution de base ou ajoutés à celle-ci ;
- ▶ Jusqu'en 2011, soit durant la période au cours de laquelle les contributions sont augmentées graduellement pour éliminer le sous-financement du régime (selon la recommandation du Conseil), les dispositions suivantes s'appliquent :
 - les déficits encourus par le régime sont amortis au moyen d'un montant fixe par véhicule routier (pour les véhicules de promenade et les motocyclettes, ce montant est réparti entre le permis de conduire et l'immatriculation) ;
 - les surplus, le cas échéant, servent à réduire le montant du déficit non encore amorti et le montant d'amortissement exigé en conséquence dès l'année suivant la publication des états financiers.

Les déficits (et les surplus) durant cette période sont donc traités de façon uniforme pour toutes les catégories de véhicules routiers (voir la recommandation 5 du rapport) ;

- ▶ Si une formule d'indexation des contributions est retenue, elle est établie d'après les hypothèses utilisées par les actuaires de la Société pour estimer l'augmentation des diverses indemnités prévues par le régime.

