



LE RÉGIME D'ASSURANCE
AUTOMOBILE DU QUÉBEC



Pour un régime
**durable et
équitable**

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



LE RÉGIME D'ASSURANCE
AUTOMOBILE DU QUÉBEC

Pour un régime
**durable et
équitable**

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

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

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

Société de l'assurance automobile du Québec

Direction des communications

Case postale 19600

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

Québec (Québec) G1K 8J6

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

Dépôt légal 2006

Bibliothèque nationale du Québec

ISBN 2-550-45167-8

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

MESSAGE DU PRÉSIDENT-DIRECTEUR GÉNÉRAL

Madame, Monsieur,

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

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

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

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

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

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

Le président-directeur général,



JOHN HARBOUR, FCA

TABLE DES MATIÈRES

1	INTRODUCTION
3	CHAPITRE 1 Un régime d'assurance automobile à préserver
9	CHAPITRE 2 Une situation financière préoccupante
15	CHAPITRE 3 Les actions déjà entreprises
17	CHAPITRE 4 Les scénarios étudiés
19	CHAPITRE 5 La proposition de la Société
21	5.1 Les véhicules de promenade
24	5.2 Les motocyclettes
27	5.3 Les cyclomoteurs
28	5.4 Les véhicules commerciaux et autres véhicules
29	CONCLUSION
31	ANNEXE A Indemnités offertes aux victimes de la route
32	ANNEXE B Comparaison des régimes d'assurance canadiens
34	ANNEXE C Tableau synthèse des comparaisons Québec-Canada, 2005
35	ANNEXE D Hypothèses de projection (taux annuels)
36	ANNEXE E Vue d'ensemble des contributions d'assurance proposées

LISTE DES TABLEAUX

5	TABLEAU 1.1	Évolution du coût moyen des sinistres sur cinq ans, de 1998 à 2002 (véhicules de promenade seulement)
9	TABLEAU 2.1	Avis de paiement du permis de conduire
9	TABLEAU 2.2	Avis de paiement de l'immatriculation d'un véhicule de promenade
10	TABLEAU 2.3	Déficit relatif aux accidents survenus en 2004 (M\$)
10	TABLEAU 2.4	Évolution des contributions d'assurance d'un conducteur propriétaire d'un véhicule de promenade en comparaison d'une contribution indexée, 1978-2004
11	TABLEAU 2.5	Évolution du coût réel des frais d'indemnisation d'un conducteur propriétaire d'un véhicule de promenade en comparaison du coût de 1978 indexé, 1978-2004
11	TABLEAU 2.6	Écart entre les revenus et les dépenses de 1978 à 2004 pour les accidents de l'année
12	TABLEAU 2.7	Sous-capitalisation du Fonds au 31 décembre 2004 (M\$)
13	TABLEAU 2.8	Taux de rendement « réels » (après inflation) obtenus depuis l'an 2000
13	TABLEAU 2.9	Projection du déficit cumulé du Fonds, 2004-2018
20	TABLEAU 5.1	Répartition du manque à gagner prévu en 2006
21	TABLEAU 5.1.1	Manque à gagner prévu en 2006 pour les véhicules de promenade
21	TABLEAU 5.1.2	Contributions d'assurance actuelles sur les permis qui autorisent la conduite d'un véhicule de promenade (classe 5)
22	TABLEAU 5.1.3	Hausse moyenne requise sur le permis ou l'immatriculation en 2006
22	TABLEAU 5.1.4	Manque à gagner résiduel par catégorie de conducteurs
23	TABLEAU 5.1.5	Risque d'accident en fonction des points d'inaptitude
23	TABLEAU 5.1.6	Contributions d'assurance proposées sur les permis qui autorisent la conduite d'un véhicule de promenade (classe 5)
24	TABLEAU 5.2.1	Manque à gagner prévu en 2006 pour les motocyclettes
24	TABLEAU 5.2.2	Contributions d'assurance actuelles sur l'immatriculation des motocyclettes
25	TABLEAU 5.2.3	Manque à gagner prévu en 2006 pour les motocyclettes réparti entre l'immatriculation et les permis
26	TABLEAU 5.2.4	Contributions d'assurance proposées sur les permis qui autorisent la conduite d'une motocyclette
26	TABLEAU 5.2.5	Contributions d'assurance proposées sur l'immatriculation des motocyclettes
27	TABLEAU 5.3.1	Manque à gagner prévu en 2006 pour les cyclomoteurs
27	TABLEAU 5.3.2	Contributions d'assurance proposées sur l'immatriculation des cyclomoteurs
28	TABLEAU 5.4.1	Manque à gagner prévu en 2006 pour les véhicules commerciaux et autres véhicules
28	TABLEAU 5.4.2	Contributions d'assurance proposées sur l'immatriculation des véhicules commerciaux et autres véhicules (catégories les plus importantes)

INTRODUCTION

Ce document d'information présente le régime public d'assurance automobile (chapitre un) et décrit sa situation financière préoccupante (chapitre deux). Il fait ensuite état des actions déjà entreprises pour corriger partiellement le tir (chapitre trois) et présente les divers scénarios entourant d'éventuelles hausses de contributions d'assurance (chapitre quatre). Le dernier chapitre est consacré à la proposition de la Société pour les différentes catégories de véhicules.

UN RÉGIME UNIQUE

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

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

UNE SITUATION FINANCIÈRE PRÉOCCUPANTE

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

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

**L'ADOPTION
DU PROJET DE LOI N° 55**

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

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

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

CHAPITRE 1

Un régime d'assurance automobile à préserver

SES ORIGINES

En 1971, le gouvernement du Québec a créé un comité chargé d'étudier la situation de l'assurance automobile au Québec. Ce comité a conclu que des failles importantes caractérisaient le régime de l'époque :

- le régime basé sur la responsabilité n'indemnisait pas toutes les victimes;
- la responsabilité était difficile à établir;
- le délai de règlement des sinistres était trop long;
- les dommages étaient très mal compensés;
- le paiement unique était inefficace;
- le régime était très coûteux.

Devant ces constats, le comité a recommandé des changements majeurs quant à l'indemnisation des victimes subissant des blessures corporelles, dont :

- l'abolition complète du droit de recours fondé sur la responsabilité;
- l'obligation d'une assurance de base pour tous les véhicules immatriculés, couvrant toute personne impliquée dans un accident sur les routes du Québec ou ailleurs dans le monde;
- le paiement d'indemnités indexées remplaçant les pertes économiques;
- le paiement de certaines indemnités forfaitaires pour pertes non économiques.

Ces recommandations sont à l'origine de la Loi sur l'assurance automobile (Loi), qui a été adoptée par l'Assemblée nationale le 22 décembre 1977 et qui est entrée en vigueur le 1^{er} mars 1978.

SES GRANDS PRINCIPES

Cette loi a d'abord créé la Régie de l'assurance automobile du Québec et lui a confié l'administration du nouveau régime basé sur les principes suivants :

- l'universalité qui assure le droit à l'indemnisation à toutes les victimes d'accidents de la route, indépendamment de leur âge ou de leur occupation;
- l'indemnisation, sans égard à la responsabilité, pour les blessures corporelles;
- l'indemnisation des pertes économiques attribuables à un accident de la route;
- la pleine indexation annuelle des indemnités.

Ces grands axes autour desquels s'articule le régime d'assurance automobile québécois existent toujours plus de 25 ans après sa création. Bien sûr, la structure administrative et le statut juridique de la Société ont subi plusieurs changements au fil des ans, mais la mission de base de l'organisme est demeurée la même: indemniser tout citoyen du Québec qui subit des blessures dans un accident d'automobile, qu'il soit responsable ou non de l'accident, et que l'accident survienne sur les routes du Québec ou ailleurs dans le monde.

Le régime vise à compenser, par des indemnités, les pertes économiques réelles ou potentielles occasionnées par un accident, jusqu'à concurrence des montants maximums prévus par la Loi et les règlements. Les pertes non économiques, comme la perte de qualité de vie consécutive à un accident, sont aussi compensées. La Société prend en outre les mesures nécessaires pour contribuer à la réadaptation d'une personne accidentée afin de faciliter la reprise de ses activités quotidiennes et son retour sur le marché du travail.

L'annexe A présente la liste des indemnités offertes aux victimes de la route.

**UN RÉGIME
AVANTAGEUX
AU QUÉBEC**

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

Coût total des
sinistres causant
des **dommages
matériels** et des
**blessures
corporelles**

L'Institut Canadien des Actuaires a comparé le coût total des sinistres causant des dommages matériels et des blessures corporelles dans plusieurs provinces canadiennes. Le tableau qui suit est révélateur.

Le coût des sinistres comprend non seulement les sommes versées aux victimes, mais également le coût lié à la défense des assurés contre les sinistres à des tiers, le paiement de ces sinistres et les frais d'administration liés au règlement.

Au Québec, on constate que le coût des sinistres est de 40 % moins élevé que dans les deux provinces voisines, l'Ontario et le Nouveau-Brunswick. On observe également que les provinces qui offrent un régime sans égard à la responsabilité comptent parmi celles où les coûts sont les plus bas au Canada.

TABLEAU 1.1 Évolution du coût moyen des sinistres sur cinq ans, de 1998 à 2002 (véhicules de promenade seulement)

Province	Coût moyen des sinistres par véhicule de 1998 à 2002	Coût des sinistres par véhicule en 2002 (\$)	Augmentation annuelle moyenne du coût (%)
Québec (Régime public/régime privé; sans égard à la responsabilité/avec responsabilité)	505	515	2,2
Saskatchewan (Régime public; sans égard à la responsabilité)	525	575	5,7
Île-du-Prince-Édouard (Régime privé; régime à responsabilité délictuelle)	572	572	4,0
Manitoba (Régime public; sans égard à la responsabilité)	588	714	10,2
Terre-Neuve-et-Labrador (Régime privé; régime à responsabilité délictuelle)	661	657	4,4
Nouvelle-Écosse (Régime privé; régime à responsabilité délictuelle)	666	688	5,6
Alberta (Régime privé; régime à responsabilité délictuelle)	727	761	2,4
Ontario (Régime privé; régime hybride sans égard à la responsabilité/régime à responsabilité délictuelle)	822	928	8,2
Nouveau-Brunswick (Régime privé; régime à responsabilité délictuelle)	843	842	2,8

Source: *Rapport du Groupe de travail sur les enjeux entourant l'assurance automobile* - ICA, mars 2005.

Comparaison des contributions d'assurance pour **blessures corporelles seulement**

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

L'étude en arrive à deux grandes conclusions:

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

Les tableaux qui suivent présentent une comparaison de quatre cas concrets de conducteurs de véhicules de promenade (cas 1 et 2) ou de motocyclistes (cas 3 et 4). L'annexe C présente le tableau synthèse de ces données.

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

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

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

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

VÉHICULES DE PROMENADE

• **CAS 1** •

Homme de 42 ans

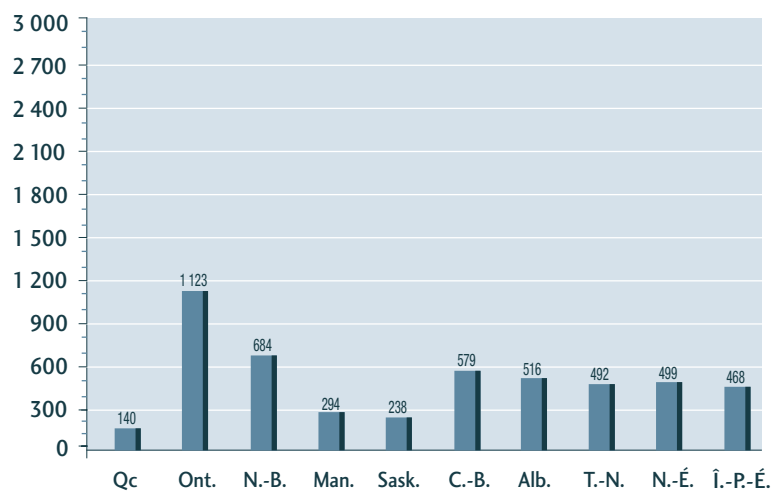
Homme de 42 ans, titulaire d'un permis depuis 24 ans.

Un seul véhicule de promenade, aucune réclamation.

Aucune infraction au code de la route depuis 5 ans.

Véhicule utilisé pour aller au travail.

(\$)



• **CAS 2** •

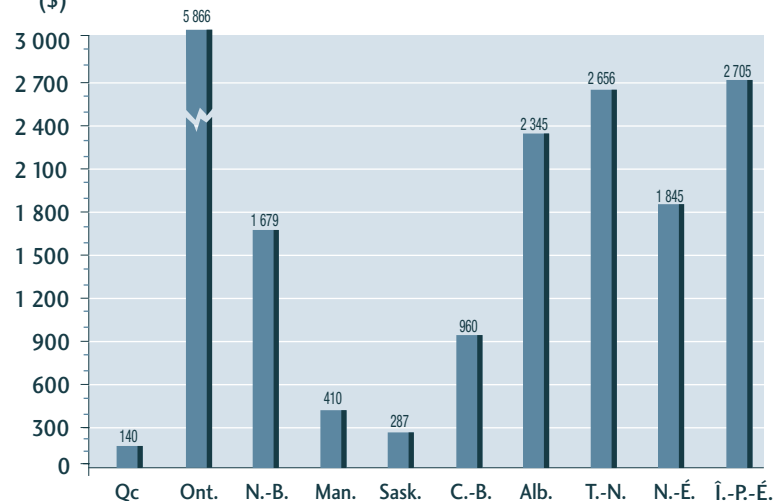
Homme de 18 ans

Homme de 18 ans sans expérience.

Un seul véhicule de promenade, aucune réclamation.

Véhicule utilisé pour aller au travail.

(\$)



MOTOCYCLETTES

• CAS 3 •

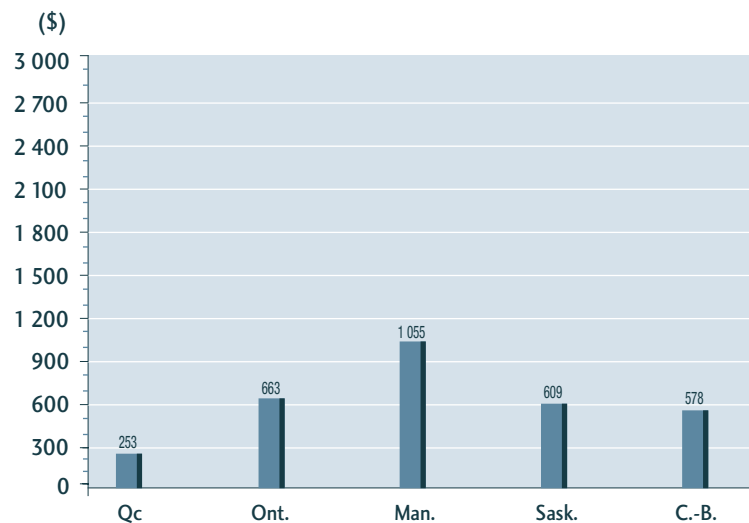
Homme de 42 ans

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

Une seule motocyclette régulière de 750 cm³, aucune réclamation.

Aucune infraction au Code de la route depuis 5 ans.

Véhicule utilisé pour aller au travail.



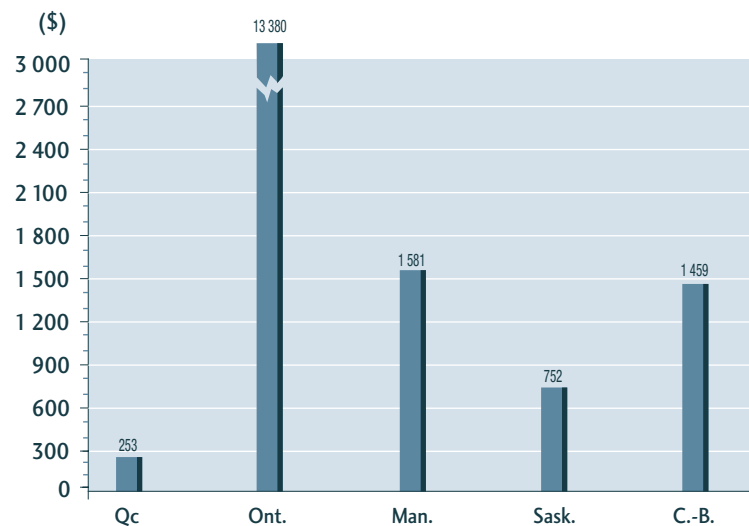
• CAS 4 •

Homme de 21 ans

Homme de 21 ans sans expérience.

Une seule motocyclette sport de 750 cm³, aucune réclamation.

Véhicule utilisé pour aller au travail.



**UN RÉGIME À
PRÉSERVER**

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

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

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

CHAPITRE 2

Une situation financière préoccupante

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

LE FINANCEMENT DU FONDS

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

TABLEAU 2.1 Avis de paiement du permis de conduire

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

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

TABLEAU 2.2 Avis de paiement de l'immatriculation d'un véhicule de promenade

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

LES DEUX VOILETS DE LA SITUATION FINANCIÈRE

Pour bien comprendre la situation financière du Fonds, il faut examiner deux volets distincts.

Le volet 1 concerne le financement des indemnités payables aux victimes de la route dont l'accident est survenu au cours d'une année donnée.

Le volet 2 fait état de la capitalisation des indemnités à verser à l'ensemble des victimes dans les années à venir.

VOLET 1 : LE FINANCEMENT

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

TABLEAU 2.3 Déficit relatif aux accidents survenus en 2004 (M\$)

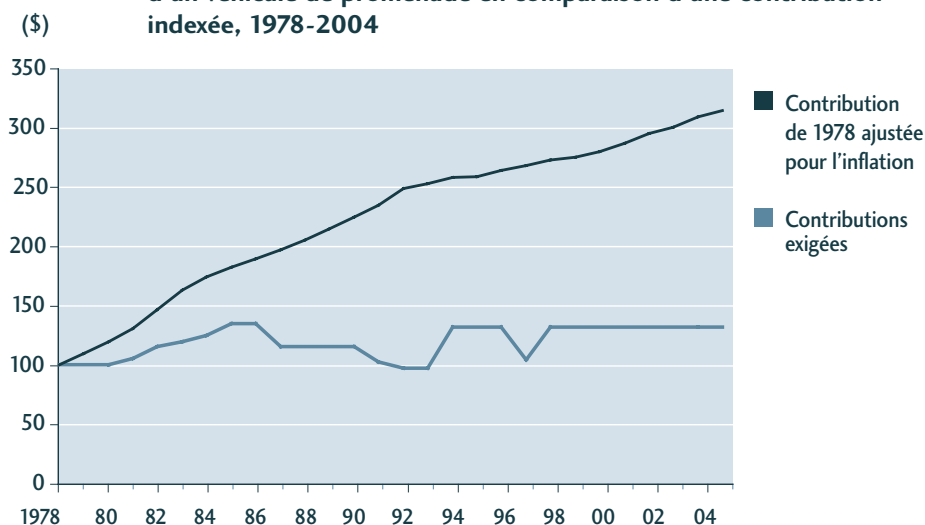
Revenus	743
Dépenses	1 191
Déficit	(448)

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

En comparaison, les primes d'assurance automobile pour dommages matériels perçues par les assureurs privés ont augmenté d'environ 70% au cours des 20 dernières années.²

Le tableau 2.4 compare l'évolution des contributions d'assurance d'un conducteur propriétaire d'un véhicule de promenade avec celles qu'il aurait dû payer si les contributions avaient progressé au même rythme que l'inflation.

TABLEAU 2.4 Évolution des contributions d'assurance d'un conducteur³ propriétaire d'un véhicule de promenade en comparaison d'une contribution indexée, 1978-2004

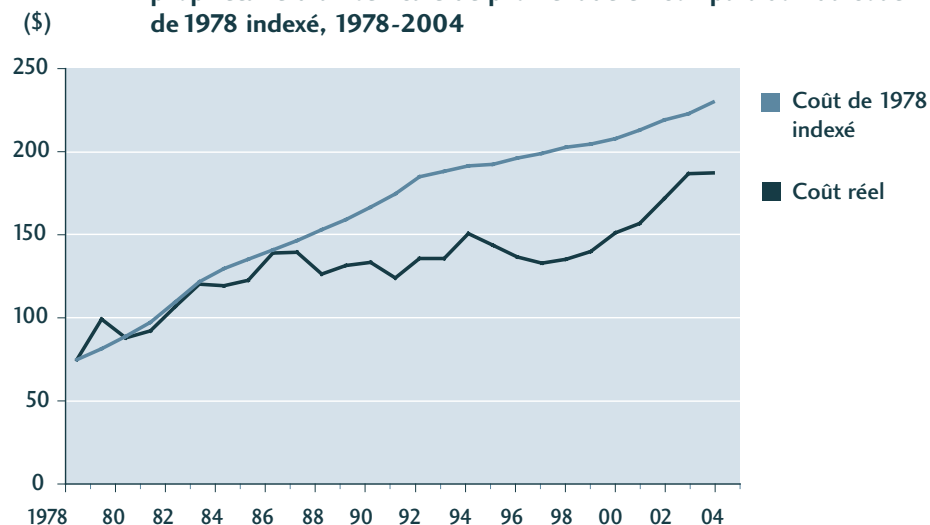


2. Source: Groupement des assureurs automobiles.

3. Conducteur n'ayant aucun point d'inaptitude à son dossier.

Si on examine au tableau 2.5 le coût réel des frais d'indemnisation de ce même conducteur depuis 1978, on constate qu'il a augmenté à un rythme bien inférieur à l'inflation, étant donné les améliorations énormes du bilan routier. Ces améliorations ont, jusqu'à récemment, contribué à limiter la hausse du coût du régime.

TABLEAU 2.5 Évolution du coût réel des frais d'indemnisation d'un conducteur⁴ propriétaire d'un véhicule de promenade en comparaison du coût de 1978 indexé, 1978-2004

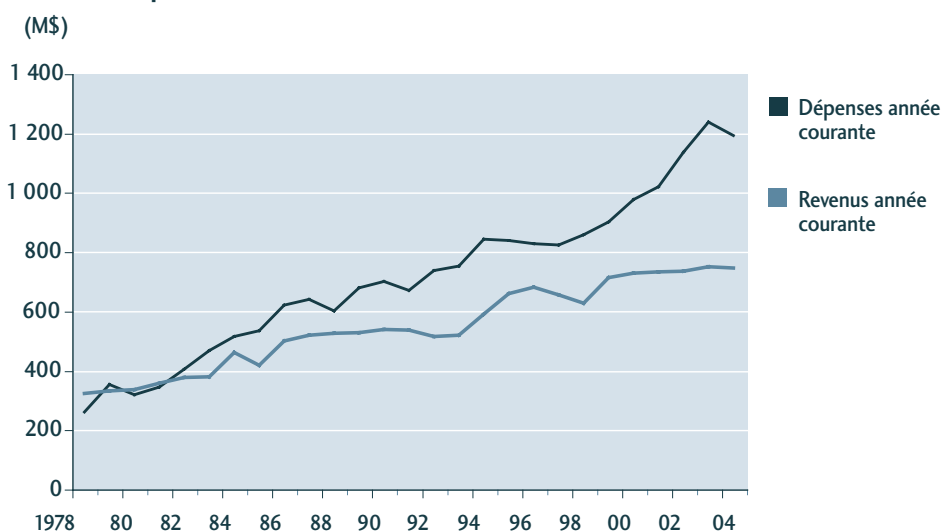


Depuis l'an 2000, la situation est toutefois bien différente : le régime a connu une croissance importante de ses dépenses. Le bilan routier se détériore, il y a davantage de victimes à soigner et à indemniser, les périodes d'indemnisation sont plus longues et les dépenses relatives au domaine de la santé sont en forte progression.

De plus, comme il a été mentionné précédemment, la Société indexe en fonction de l'inflation la quasi-totalité des indemnités versées aux victimes.

Entre 2000 et 2004, le régime a connu une augmentation de ses dépenses de l'ordre de 300 millions de dollars. Ainsi, compte tenu du fait que, d'année en année, les dépenses augmentent plus rapidement que les revenus, le déficit de financement prend de l'ampleur. Le tableau 2.6 illustre cette augmentation.

TABLEAU 2.6 Écart entre les revenus et les dépenses de 1978 à 2004⁵ pour les accidents de l'année



4. Conducteur n'ayant aucun point d'inaptitude à son dossier.

5. Pour les années antérieures à 2004, les données concernent l'ensemble de la Société. Pour 2004, les données ont trait seulement au Fonds.

Si aucune mesure n'est prise, le sous-financement ne fera que s'accroître et la Société prévoit qu'il atteindra environ 500 millions de dollars en 2006.⁶

Pour établir les dépenses relatives aux accidents des années à venir, une hypothèse est formulée quant à l'évolution attendue du bilan routier, soit le nombre de victimes. L'hypothèse retenue correspond à l'expérience de l'année 2004, c'est-à-dire un nombre similaire de victimes par 10 000 véhicules. Le nombre attendu de victimes selon cette hypothèse est moindre que la tendance le suggère. Si cette tendance se confirme, le déficit projeté pour l'année 2006 pourrait être plus important que prévu.

VOLET 2 : LA CAPITALISATION

Le tableau suivant indique la sous-capitalisation du Fonds au 31 décembre 2004.

TABLEAU 2.7 Sous-capitalisation du Fonds au 31 décembre 2004 (M\$)

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

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

Étant donné un tel déficit, le taux de capitalisation n'est plus que de 92 %, ce qui signifie que, pour chaque dollar qui devra être versé aux victimes de la route, seulement 92 sous sont en réserve dans le Fonds.

Le passif actuariel représente la somme que le Fonds doit contenir à une date donnée pour assurer le paiement des indemnités futures aux victimes dont l'accident est survenu avant cette date. Il représente la presque totalité du passif du Fonds et atteignait près de 7 milliards de dollars au 31 décembre 2004.

Le passif actuariel est établi conformément à la pratique actuarielle reconnue. Cette pratique nécessite de formuler des hypothèses quant à l'évolution anticipée des taux de rendement « réels » (après inflation), de la durée pendant laquelle les victimes recevront des indemnités et des dépenses relatives au domaine de la santé.

Dans ce processus, une hypothèse importante est posée par les actuaires de la Société relativement au taux de rendement « réel » attendu. Cette hypothèse est fixée à long terme et, à 3,75 %, elle rejoint l'hypothèse posée pour l'évaluation du passif d'autres régimes offrant des bénéfices comparables (ex. les commissions des accidents du travail du Canada).

Tel qu'indiqué au tableau 2.8, les taux de rendement « réels » obtenus ont beaucoup fluctué au fil des ans et des écarts ont donc été enregistrés par rapport à l'hypothèse posée. Toutefois, les actuaires de la Société considèrent que, dans une perspective à long terme, l'hypothèse retenue est adéquate.

6. Toutes les projections reposent sur les hypothèses présentées à l'annexe D.

TABLEAU 2.8 Taux de rendement « réels » (après inflation) obtenus depuis l'an 2000

	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Taux de rendement	5,50%	-5,80%	-10,80%	15,10%	14,60%	17,90%
Inflation	1,60%	2,50%	3,00%	1,60%	3,20%	1,70%
Taux de rendement réel (après inflation)	3,90%	-8,30%	-13,80%	13,50%	11,40%	16,20%

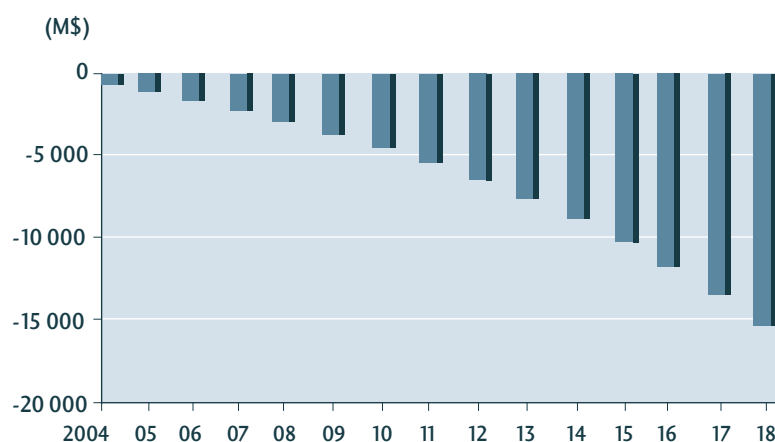
Pour les autres hypothèses formulées, bien qu'elles soient validées année après année pour s'assurer qu'elles reflètent les tendances observées, des écarts entre ces hypothèses et l'expérience réelle du régime sont constatés.

Tous les écarts, qu'ils soient de nature économique ou autre, donnent lieu à des gains ou à des pertes qui affectent le déficit cumulé du Fonds.

LA NÉCESSITÉ DE RÉTABLIR LA SITUATION FINANCIÈRE

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

TABLEAU 2.9 Projection du déficit cumulé du Fonds, 2004-2018



On peut constater que, si aucune mesure n'est prise, le déficit cumulé pourrait atteindre une quinzaine de milliards de dollars d'ici 2018. À ce moment, le Fonds serait épuisé.

Pour sauver le régime, il est nécessaire de rétablir la situation financière du Fonds. Tel qu'il a été mentionné précédemment, ce rétablissement devra se faire en tenant compte de deux volets:

1. Éliminer le problème de sous-financement en restaurant l'équilibre budgétaire de chaque année afin de limiter l'accumulation des déficits futurs;
2. Rétablir la pleine capitalisation du régime, c'est-à-dire ramener le taux de capitalisation à 100 % en comblant le déficit cumulé afin de garantir le plein paiement des indemnités aux victimes de la route.

Plus nous tarderons à rétablir le financement du Fonds, plus lourd sera le fardeau financier transmis aux générations futures.

CHAPITRE 3

Les actions déjà entreprises

Des actions ont déjà été entreprises par le gouvernement et par la Société. Elles constituent un pas dans la bonne direction pour réduire les dépenses.

Cependant, ces efforts ne seront pas suffisants pour permettre à la Société de respecter ses engagements envers les victimes de la route, et une hausse des contributions d'assurance est inévitable.

L'ADOPTION DU PROJET DE LOI N°55

Comme il a été mentionné, le gouvernement a fait un premier geste en 2004. En adoptant le projet de loi n°55, il mettait en place une fiducie, nommée Fonds d'assurance automobile du Québec.

Avec la création de ce fonds, les contributions d'assurance constituent dorénavant un patrimoine fiduciaire distinct des autres activités de la Société et de celles du gouvernement.

En vertu du projet de loi n°55, la Société a l'obligation de mettre fin au sous-financement annuel du régime. Dans ce contexte, elle a jusqu'au 31 décembre 2015 pour rétablir le plein financement du coût des accidents d'une année (revenus = dépenses).

En ce qui concerne la sous-capitalisation du Fonds, la Société dispose de quinze ans pour éliminer tout déficit constaté, et ce, chaque année.

L'ALLÈGEMENT DES DÉPENSES DE 100 MILLIONS DE DOLLARS

Le gouvernement a pris à sa charge des dépenses importantes payées jusqu'alors par la Société: les contributions au transport ambulancier, le programme d'adaptation des véhicules et des vignettes pour les personnes handicapées, ainsi que certains frais d'administration liés à l'accès au réseau routier, pour un montant annuel récurrent de plus de 100 millions de dollars.

Il faut noter que ces dépenses n'étaient pas directement liées à la mission de base de la Société, soit celle d'indemniser les victimes de la route et de faire la promotion de la sécurité routière.

<p>LA CRÉATION DE LA TABLE QUÉBÉCOISE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE</p>	<p>Toute amélioration du bilan routier a une incidence importante sur les coûts du régime. Or, le bilan routier des Québécois se dégrade depuis quelques années.</p> <p>Le ministre des Transports du Québec a annoncé la création d'une table de concertation sur la sécurité routière. Plusieurs pays ont amélioré leur bilan routier au cours des dernières années à la suite d'actions énergiques en matière de sécurité routière. Dans ce contexte, il est prématuré d'escompter des bénéfices à court terme pour le Fonds d'assurance, mais l'avenir est prometteur.</p>
<p>LE CONTRÔLE DES COÛTS DU RÉGIME</p>	<p>Pour mieux contrôler les coûts du régime, la Société de l'assurance automobile du Québec examine actuellement les pratiques liées à l'indemnisation et à l'utilisation des technologies de même que les dépenses liées à son fonctionnement.</p> <p>Ainsi, les groupes de travail «technologie» et «budget» ont déjà recommandé un gel des dépenses pour les prochaines années. Quant aux pratiques en matière d'indemnisation, le conseil d'administration examine différentes pistes qui permettraient d'offrir une indemnisation juste et équitable aux victimes, et ce, au meilleur coût possible pour les cotisants.</p>
<p>UNE RÉVISION DE LA LOI ET DES RÈGLEMENTS</p>	<p>Une autre piste de réduction des coûts du régime vise à clarifier la Loi et les règlements en matière d'indemnisation des victimes d'un accident de la route.</p> <p>La Loi prévoit que tous les Québécois sont couverts par le régime d'assurance lorsqu'ils sont victimes d'un accident d'automobile, que cet accident se produise sur les routes du Québec ou ailleurs dans le monde. La définition d'un «accident d'automobile», en apparence bien simple, a été appliquée à une multitude de situations au fil des ans, ce qui fait qu'elle couvre aujourd'hui un éventail d'applications qui soulèvent certaines questions.</p> <p>Dans ce contexte, la Société entend proposer des correctifs au régime, qui pourraient toucher, par exemple, l'admissibilité, la portée ou la révision de certaines indemnités. Bref, il faut recentrer la mission de base de la Société, celle d'un assureur juste, efficace et sensible à la situation des victimes de la route.</p>

CHAPITRE 4

Les scénarios étudiés

Pour rétablir la situation financière du régime, différents scénarios s'offrent à la Société; cependant, la Loi impose deux balises.

La première consiste pour la Société à rétablir l'équilibre budgétaire au plus tard en 2015. Toutefois, plus vite elle y parviendra, plus vite elle assurera l'équité entre les catégories et entre les générations de cotisants. Les coûts du régime seront alors acquittés par ceux qui les génèrent. En fait, devant cette obligation légale, la véritable question est de savoir à quelle cadence la Société rétablira l'équilibre budgétaire de chaque catégorie de cotisants.

La seconde balise indique que tout déficit constaté doit être éliminé sur une période maximale de quinze ans. Dans le choix du rythme auquel l'équilibre budgétaire sera rétabli, il faudra prendre en compte l'importance du déficit cumulé qui en résultera.

LE SCÉNARIO DE LA HAUSSE UNIQUE

Un choix possible consiste à hausser les contributions d'assurance d'un seul coup pour restaurer l'équilibre budgétaire le plus vite possible.

Ce scénario a l'avantage de rétablir dès maintenant l'équité entre les catégories de cotisants au régime et de limiter le plus possible le fardeau financier transmis aux générations futures.

Selon un tel scénario, il faudrait, par exemple, hausser la contribution d'assurance des conducteurs de véhicules de promenade de 65 dollars en moyenne dès 2006. Dans le cas des motocyclistes, cette hausse atteindrait environ 800 dollars.

Pour maintenir le plein financement du régime, la Société devrait par la suite indexer les contributions d'assurance au coût de la vie.

Ainsi, au moment où l'équilibre budgétaire serait rétabli, le déficit cumulé dans le Fonds serait d'environ 1 milliard de dollars.

LE SCÉNARIO 2015

Puisque, selon la Loi, la Société a jusqu'au 31 décembre 2015 pour rétablir le plein financement du coût des accidents d'une année (revenus = dépenses), elle pourrait prévoir des hausses annuelles graduelles pendant toute cette période.

Ce scénario minimise le montant des hausses annuelles, mais augmente le fardeau financier transmis aux générations futures. De plus, l'équité entre les cotisants ne serait pas rétablie avant 2015.

Pour les conducteurs de véhicules de promenade, la hausse nécessaire de 65 dollars serait répartie sur dix ans et indexée au coût de la vie.

Par ailleurs, en 2015, au moment où l'équilibre budgétaire serait rétabli, le déficit cumulé dans le Fonds atteindrait plus de 5 milliards de dollars. Un constat est inévitable: ce qui n'est pas payé aujourd'hui devra l'être plus tard, en plus des intérêts.

LE SCÉNARIO DE LA SOCIÉTÉ

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

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

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

CHAPITRE 5

La proposition de la Société

La Société vise à ce que les contributions d'assurance soient justes, raisonnables et équitables. Elle propose donc sur la base de certains principes, et après expertises actuarielles, des modifications aux contributions d'assurance pour les années 2007 et 2008. Ces modifications tiennent évidemment compte de certaines contraintes administratives. Les principes, inscrits dans la Loi ou issus des pratiques courantes en matière d'assurance, sont présentés ci-après.

LES PRINCIPES

L'application du *no-fault* dans la tarification

La Société entend continuer d'appliquer à la tarification le principe « sans égard à la responsabilité » (*no-fault*), grâce au partage égal des coûts entre les véhicules impliqués dans un accident.

Par exemple, pour un accident impliquant un véhicule de promenade et une motocyclette et causant des blessures de l'ordre de 20 000 dollars pour les deux conducteurs (automobiliste: 5 000 dollars; motocycliste: 15 000 dollars), la Société assigne 10 000 dollars à la catégorie « véhicules de promenade » et 10 000 dollars à la catégorie « motocyclettes ». Ces coûts servent ensuite à établir les contributions d'assurance applicables à ces catégories de véhicules.

Aux fins de la tarification, les assureurs privés répartissent les coûts en fonction de la responsabilité de chaque conducteur de véhicule prenant part à l'accident. Cette façon de faire obligerait la Société à déterminer la responsabilité pour chaque accident.

Quant aux assureurs publics canadiens, ils répartissent les coûts en fonction de la catégorie de véhicules occupés par les victimes. Dans l'exemple cité plus haut, selon cette méthode, la Société assignerait 5 000 dollars à la catégorie « véhicules de promenade » et 15 000 dollars à la catégorie « motocyclettes ». Dans ce cas, le degré de protection du type de véhicule influence fortement la tarification. Cette façon de faire ne tient pas compte de l'impact potentiel du type de véhicule sur les dommages causés aux autres.

Le principe de répartition adopté par la Société offre un compromis entre le degré de protection du véhicule et son impact potentiel sur les autres véhicules.

Financement par les utilisateurs

La Société entend maintenir la notion de financement du régime par les utilisateurs de véhicules routiers, soit les conducteurs et propriétaires de véhicules, plutôt que par l'ensemble de la population, en s'appuyant sur le principe selon lequel le risque est causé par la présence des véhicules sur les routes.

Pas de discrimination	La Société entend maintenir une tarification non discriminatoire en vertu de l'âge, du sexe et de la région.																								
Encourager les bons comportements	La Société veut continuer d'encourager les bons comportements routiers, notamment en offrant des tarifs plus avantageux aux conducteurs qui n'ont aucun point d'inaptitude à leur dossier, soit environ 80 % des conducteurs au Québec.																								
Viser l'équité entre les catégories de cotisants	<p>La Société entend maintenir l'équité dans sa tarification. Le principe d'équité suppose que les contributions d'assurance versées par une catégorie de cotisants sont suffisantes pour payer le coût des indemnités assignées à cette catégorie.</p> <p>En effet, la contribution d'assurance exigée d'un cotisant est équitable si ce dernier supporte sa juste part de l'ensemble des coûts.</p> <p>Pour ce faire, la pratique d'assurance requiert le regroupement d'assurés selon les caractéristiques principales de chacun.</p>																								
<p>LE MANQUE À GAGNER DANS LA TARIFICATION</p>	<p>Le problème de financement est la conséquence directe du manque à gagner dans la tarification des contributions d'assurance. Le manque à gagner projeté dans la tarification de 2006 s'élève à 501 millions de dollars. Il se répartit entre les différentes catégories de véhicules, comme l'indique le tableau suivant.</p> <p>TABLEAU 5.1 Répartition du manque à gagner prévu en 2006</p> <table border="1" data-bbox="539 1031 1531 1367"> <thead> <tr> <th>Catégories</th> <th>Besoins (M\$)</th> <th>Recettes (M\$)</th> <th>Manque à gagner (M\$)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Véhicules de promenade</td> <td>902</td> <td>568</td> <td>(334)</td> </tr> <tr> <td>Motocyclettes</td> <td>144</td> <td>35</td> <td>(109)</td> </tr> <tr> <td>Cyclomoteurs</td> <td>7</td> <td>1</td> <td>(6)</td> </tr> <tr> <td>Véhicules commerciaux et autres véhicules</td> <td>151</td> <td>99</td> <td>(52)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>1 204</td> <td>703</td> <td>(501)</td> </tr> </tbody> </table> <p>Sur la base des principes énoncés et du scénario retenu, la Société entend combler entièrement le manque à gagner dans la tarification d'ici 2010. Elle propose donc une hausse graduelle des contributions d'assurance pour les années 2007 et 2008.</p> <p>L'annexe E présente une vue d'ensemble des contributions d'assurance proposées.</p>	Catégories	Besoins (M\$)	Recettes (M\$)	Manque à gagner (M\$)	Véhicules de promenade	902	568	(334)	Motocyclettes	144	35	(109)	Cyclomoteurs	7	1	(6)	Véhicules commerciaux et autres véhicules	151	99	(52)		1 204	703	(501)
Catégories	Besoins (M\$)	Recettes (M\$)	Manque à gagner (M\$)																						
Véhicules de promenade	902	568	(334)																						
Motocyclettes	144	35	(109)																						
Cyclomoteurs	7	1	(6)																						
Véhicules commerciaux et autres véhicules	151	99	(52)																						
	1 204	703	(501)																						
<p>L'INDEXATION DES CONTRIBUTIONS D'ASSURANCE</p>	<p>Conformément à la Loi, la Société ajuste chaque année les indemnités versées aux victimes de la route en fonction de l'inflation, une réalité qui n'a jamais affecté les contributions d'assurance. La Société indexe donc ses dépenses, au bénéfice des victimes, mais pas ses revenus.</p> <p>En plus des modifications présentées dans ce chapitre, la Société propose d'ajuster dorénavant les contributions d'assurance au coût de la vie, sur la base des statistiques officielles.</p>																								

LE MANQUE À GAGNER DANS LA TARIFICATION

Sur la base des contributions d'assurance actuelles, le manque à gagner prévu dans la tarification de 2006 pour la catégorie «véhicules de promenade» est de 334 millions de dollars. Cela signifie que les frais d'indemnisation assignés à la catégorie des véhicules de promenade excéderont de 334 millions de dollars les contributions d'assurance que paient les conducteurs et propriétaires de ces véhicules.

Ces contributions insuffisantes proviennent de deux sous-groupes de cotisants :

- les conducteurs non propriétaires, c'est-à-dire ceux qui sont titulaires d'un permis de conduire mais qui n'ont pas de véhicule immatriculé à leur nom;
- les conducteurs propriétaires de véhicules.

TABLEAU 5.1.1 Manque à gagner prévu en 2006 pour les véhicules de promenade

Véhicules de promenade	Nombre	Besoins (M\$)	Recettes (M\$)	Manque à gagner (M\$)
Conducteurs non propriétaires	1 400 000	136	37	(99)
Conducteurs propriétaires	3 700 000	766	531	(235)
	5 100 000	902	568	(334)

Comme on le constate à la lecture du tableau, les contributions d'assurance exigées des conducteurs non propriétaires et des conducteurs propriétaires ne permettent pas de couvrir leurs besoins en termes d'indemnisation.

LA SITUATION ACTUELLE

Le tableau qui suit présente les contributions d'assurance actuellement exigées sur le permis de conduire. Dans le cas des permis de conduire et des permis probatoires, ces contributions dépendent du nombre de points d'inaptitude (PDI) inscrits au dossier du conducteur.

TABLEAU 5.1.2 Contributions d'assurance actuelles sur les permis qui autorisent la conduite d'un véhicule de promenade (classe 5)

Catégorie de permis	Points d'inaptitude (PDI)	Contributions bisannuelles (\$)
Permis de conduire et permis probatoire	0 à 3	46
	4 à 7	92
	8 à 11	160
	12 à 14	262
	15 et plus	365

Pour la majorité des conducteurs (ceux qui ont moins de quatre PDI à leur dossier), la contribution d'assurance exigée actuellement est de 23 dollars par année, et donc de 46 dollars puisque le permis est actuellement payable aux deux ans.

En plus de la contribution liée au permis de conduire, un conducteur propriétaire d'un véhicule de promenade paie une contribution d'assurance de 107 dollars au moment de l'immatriculation de son véhicule.

**LA PROPOSITION
DE LA SOCIÉTÉ:
HAUSSER
UNIQUEMENT LA
CONTRIBUTION
D'ASSURANCE
SUR LES PERMIS**

Le manque à gagner de 334 millions de dollars représente une hausse moyenne de 65 dollars de la contribution d'assurance sur le permis de conduire ou une hausse moyenne d'environ 80 dollars de la contribution d'assurance sur l'immatriculation.

TABLEAU 5.1.3 Hausse moyenne requise sur le permis ou l'immatriculation en 2006

Manque à gagner	(334 M\$)		
	Permis	OU	Immatriculation
Nombre	5 100 000		4 100 000
Hausse moyenne requise	65 \$		80 \$

Si la Société décidait d'augmenter uniquement la contribution d'assurance liée à l'immatriculation, les conducteurs propriétaires de véhicules devraient supporter plus que leur juste part des coûts. À l'inverse, les contributions d'assurance payées par les conducteurs non propriétaires seraient inférieures aux coûts qui leur sont assignés. L'augmentation de la contribution d'assurance sur les permis permet donc une plus grande équité.

TABLEAU 5.1.4 Manque à gagner résiduel par catégorie de conducteurs

	Nombre de titulaires	Nombre de véhicules	Manque à gagner (M\$)	Manque à gagner résiduel	
				Permis seulement (M\$)	Immatriculation seulement (M\$)
Conducteurs non propriétaires	1 400 000	S/O	(99)	(8)	(99)
Conducteurs propriétaires	3 700 000	4 100 000	(235)	8	99
Total	5 100 000	4 100 000	(334)	0	0

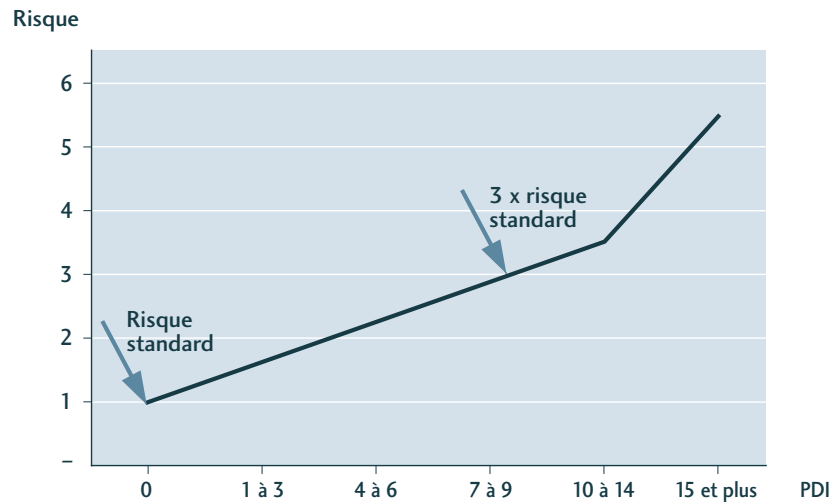
↑
**Option la plus équitable:
Permis seulement**

Cette façon de faire a également le mérite de reconnaître le risque puisque la contribution d'assurance sur le permis de conduire est déjà liée au nombre de points d'inaptitude. Ainsi, la Société encourage les bons comportements routiers.

**AUTRE
CHANGEMENT
PROPOSÉ :
UNE NOUVELLE
STRUCTURE DE
POINTS
D'INAPTITUDE**

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

TABLEAU 5.1.5 Risque d'accident en fonction des points d'inaptitude



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

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

TABLEAU 5.1.6 Contributions d'assurance proposées sur les permis qui autorisent la conduite d'un véhicule de promenade (classe 5)

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

LE MANQUE À GAGNER DANS LA TARIFICATION

Sur la base des contributions d'assurance actuelles, le manque à gagner prévu dans la tarification de 2006 pour la catégorie « motocyclettes » est de 109 millions de dollars. Cela signifie que les frais d'indemnisation assignés à la catégorie des motocyclettes excéderont de 109 millions de dollars les contributions d'assurance que paient les propriétaires de ces véhicules.

TABLEAU 5.2.1 Manque à gagner prévu en 2006 pour les motocyclettes

Nombre	Besoins (M\$)	Recettes (M\$)	Manque à gagner (M\$)
141 000	144	35	(109)

Toutes proportions gardées, et outre les cyclomoteurs dont il est question plus loin dans ce chapitre, les motocyclettes représentent la catégorie de véhicules pour laquelle le manque à gagner est le plus important. En fait, les propriétaires de motocyclettes paient actuellement moins de 25 % des frais d'indemnisation qui leur sont assignés.

LA SITUATION ACTUELLE

À l'heure actuelle, dans le cas des motocyclettes, le financement s'effectue au moyen des contributions d'assurance perçues sur l'immatriculation.

La contribution d'assurance exigée chaque année sur l'immatriculation est modulée selon quatre catégories de cylindrées, comme l'illustre le tableau suivant :

TABLEAU 5.2.2 Contributions d'assurance actuelles sur l'immatriculation des motocyclettes

Cylindrées	Contributions d'assurance actuelles (\$)
50 cm ³ et moins	74
51 à 125 cm ³	120
126 à 400 cm ³	189
401 cm ³ et plus	253

Aujourd'hui, plus de 90 % des motocyclettes en circulation au Québec font partie de la quatrième catégorie de motocyclettes, celle des 401 cm³ et plus.

Les conducteurs de motocyclettes paient une contribution d'assurance destinée au financement des véhicules de promenade si leur permis comporte aussi la classe 5. Seule une minorité de conducteurs paient une contribution d'assurance pour un permis qui ne les autorise qu'à conduire une motocyclette et cette contribution est affectée au financement de cette catégorie de véhicules.

**LA PROPOSITION
DE LA SOCIÉTÉ**

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

TABLEAU 5.2.3 Manque à gagner prévu en 2006 pour les motocyclettes réparti entre l'immatriculation et les permis

	Besoins (M\$)	Recettes (M\$)	Manque à gagner (M\$)
Immatriculation	108	35	(73)
Permis	36	—	(36)
Total	144	35	(109)

Il importe de rappeler qu'avant juillet 1978, le privilège de conduire une motocyclette était accordé automatiquement à tous les conducteurs, sans examen ni autre formalité. Ainsi, on compte aujourd'hui plus de deux millions de «conducteurs potentiels» de motocyclettes au Québec. Au moment de l'introduction de contributions d'assurance propres à la conduite d'une motocyclette, les conducteurs pourront renoncer à leur privilège et ainsi se soustraire à cette nouvelle tarification.

**IMMATRICULATION :
NOUVELLES
CATÉGORIES DE
MOTOCYCLETTES ET DE
CYLINDRÉES**

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

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

Il n'existe pas de protocole national ou international pour classer une motocyclette dite «sport». Les experts de la Société ont donc établi une liste permettant de définir les motocyclettes visées. Cette liste est basée sur des caractéristiques techniques et visuelles, les spécifications des manufacturiers et la littérature pertinente.

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

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

Comme il a été mentionné précédemment, le Québec compte à l'heure actuelle plus de deux millions de «conducteurs potentiels» de motocyclettes. Il n'est donc pas possible de déterminer quels titulaires de permis conduisent effectivement une motocyclette et sont par conséquent soumis aux risques inhérents.

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

conforme à la recommandation n°2 du Rapport de la Table de concertation sur la motocyclette tenue en 2000, et regroupant la plupart des intervenants du milieu de la motocyclette au Québec.⁷

La Société propose donc d'exiger, à compter de 2007, une partie de la contribution d'assurance pour le financement des frais d'indemnisation assignés aux motocyclettes sur les permis qui autorisent la conduite de tels véhicules. Cette contribution d'assurance sur le permis s'ajouterait à celle qui est exigée pour la conduite d'un véhicule de promenade.

En 2007 et 2008, une contribution d'assurance additionnelle uniforme serait exigée de la part des conducteurs autorisés à conduire un véhicule de promenade et une motocyclette (classe 5 et 6 A, B ou C). À cette occasion, ces conducteurs se verraient offrir la possibilité de conserver ou non leur privilège de conduire une motocyclette. Ceux qui auraient renoncé à ce privilège et qui désireraient par la suite s'en prévaloir à nouveau devraient obtenir un nouveau permis selon les normes alors en vigueur.

Par suite de l'introduction de cette contribution d'assurance uniforme, les conducteurs souhaitant conserver le droit de conduire une motocyclette seraient identifiés et la Société pourrait procéder à des études pour fixer cette contribution d'assurance selon le risque particulier lié à la conduite d'une motocyclette.

Les tableaux suivants montrent les contributions d'assurance que la Société propose pour les motocyclettes, sur les permis de conduire et sur l'immatriculation.

TABLEAU 5.2.4 Contributions d'assurance proposées sur les permis qui autorisent la conduite d'une motocyclette⁸

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

TABLEAU 5.2.5 Contributions d'assurance proposées sur l'immatriculation des motocyclettes

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

7. Source: *Rapport de la Table de concertation sur la motocyclette*, 15 mai 2000.

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

LE MANQUE À GAGNER DANS LA TARIFICATION

Sur la base des contributions d'assurance actuelles, le manque à gagner prévu en 2006 pour la catégorie «cyclomoteurs» serait de 6 millions de dollars. Cela signifie que les frais d'indemnisation assignés à la catégorie des cyclomoteurs excéderont de 6 millions de dollars les contributions d'assurance que paient les propriétaires de ces véhicules.

TABLEAU 5.3.1 Manque à gagner prévu en 2006 pour les cyclomoteurs

Nombre	Besoins (M\$)	Recettes (M\$)	Manque à gagner (M\$)
26 000	7	1	(6)

LA SITUATION ACTUELLE

Un cyclomoteur est un véhicule de promenade à deux ou trois roues. Il est équipé d'une transmission automatique et muni d'un moteur de 50 cm³ ou moins. Pour conduire ce type de véhicule, il faut avoir au moins 14 ans et être titulaire d'un permis de la classe 6D. Toutefois, les détenteurs de toutes les autres classes de permis (à l'exception de la classe 8) sont autorisés à conduire un cyclomoteur.

Aucune contribution d'assurance n'est exigée sur les permis qui autorisent seulement la conduite de ce type de véhicule. Les contributions d'assurance pour les cyclomoteurs sont perçues uniquement sur l'immatriculation.

LA PROPOSITION DE LA SOCIÉTÉ**TABLEAU 5.3.2 Contributions d'assurance proposées sur l'immatriculation des cyclomoteurs**

Contribution actuelle (\$)	Contribution proposée pour 2007 (\$)	Contribution proposée pour 2008 (\$)
46	140	190

LE MANQUE À GAGNER DANS LA TARIFICATION

Sur la base des contributions d'assurance actuelles, le manque à gagner prévu dans la tarification de 2006 pour la catégorie «véhicules commerciaux et autres véhicules» (qui comprend notamment les camions, les transporteurs publics et privés, les taxis et les véhicules de ferme) est de 52 millions de dollars. Cela signifie que les frais d'indemnisation assignés à cette catégorie de véhicules excéderont de 52 millions de dollars les contributions d'assurance que paient leurs propriétaires.

TABLEAU 5.4.1 Manque à gagner prévu en 2006 pour les véhicules commerciaux et autres véhicules

Nombre	Besoins (M\$)	Recettes (M\$)	Manque à gagner (M\$)
759 000	151	99	(52)

LA SITUATION ACTUELLE

Dans le cas des véhicules commerciaux et des autres véhicules, la Société perçoit des contributions d'assurance sur l'immatriculation seulement. Elle vise à faire payer le coût de l'assurance par les propriétaires des véhicules (des frais qui font partie des coûts d'exploitation d'une entreprise) et non par les travailleurs qui utilisent ces véhicules.

LA PROPOSITION DE LA SOCIÉTÉ

La Société est d'avis qu'il faudra étudier la classification de ces véhicules afin de s'assurer qu'elle reflète adéquatement les niveaux de risque associés aux différentes catégories de véhicules. Ces études seront effectuées au cours des prochaines années en collaboration avec les partenaires et les clients de la Société.

TABLEAU 5.4.2 Contributions d'assurance proposées sur l'immatriculation des véhicules commerciaux et autres véhicules (catégories les plus importantes)

Classes	Plaques		Contributions actuelles (\$)	Contributions proposées pour 2007 (\$)	Contributions proposées pour 2008 (\$)
Véhicules commerciaux	F	Agriculteurs	83	109	124
		Autres	123	145	158
Véhicules à circulation restreinte	C	Tracteurs de ferme	28	31	33
Camions	L	2 essieux	147	164	174
		3-4 essieux	207	238	256
		5 essieux et +	349	453	513
Autobus transport public	A	10 001 kg et +	528	1 095	1 400
Autobus transport privé		3 001 kg à 8 000 kg	183	225	248
Taxis	T		337	543	656
Plaques amovibles	X		189	216	231

CONCLUSION

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

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

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

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

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

Indemnités offertes aux victimes de la route

Tableau des indemnités payables en 2006

Indemnités	Montants
Indemnité de remplacement du revenu ¹	90 % du revenu net, calculé sur la base d'un revenu brut annuel qui ne peut excéder 57 000 \$.
Indemnité de frais de garde	Maximum hebdomadaire de 490 \$ (varie selon le nombre de personnes à charge).
Indemnité forfaitaire pour étudiants ²	→ 4 309 \$ par année scolaire ratée au niveau primaire → 7 904 \$ par année scolaire ratée au niveau secondaire → 7 904 \$ par session ratée au niveau post-secondaire pour un maximum de 15 807 \$ par année
Indemnité forfaitaire pour les inconvénients comme la perte de jouissance de la vie, la souffrance psychique et la douleur	201 543 \$ au maximum
Frais de garde	Maximum hebdomadaire de 216 \$ (varie selon le nombre de personnes à charge).
Aide personnelle à domicile	Maximum hebdomadaire de 719 \$ pour une personne accidentée dont l'état de santé requiert des soins continus.
Allocation de disponibilité	→ Maximum de 35 \$ pour une disponibilité de 4 heures ou moins → Maximum de 70 \$ pour une disponibilité de plus de 4 heures
Frais médicaux et paramédicaux	Selon les maximums établis
Indemnité forfaitaire de décès	
Versée pour une victime sans conjoint ni personnes à charge	Dans le cas d'une victime sans conjoint ni personnes à charge, un montant de 46 068 \$ est versé, en parts égales, au père et à la mère de la victime mineure à la date du décès, ou à la succession si la victime est majeure.
Versée au conjoint de la victime	L'indemnité forfaitaire de décès versée au conjoint est établie en fonction de la date du décès, et ce, à partir du revenu brut de la victime, multiplié par un facteur de 1 à 5 selon son âge. En aucun cas cette indemnité ne peut être inférieure à 56 185 \$ et supérieure à 280 000 \$. Une somme additionnelle est accordée au conjoint invalide de moins de 45 ans.
Versée aux personnes à charge	La personne à charge d'une victime, autre que le conjoint, reçoit une indemnité forfaitaire de décès dont le montant est établi en fonction de son âge au moment du décès de la victime (indemnité maximale de 50 294 \$). Si une personne à charge autre que le conjoint est invalide à la date du décès, elle a droit à une indemnité forfaitaire additionnelle de 23 709 \$. Les enfants d'une victime sans conjoint ont droit, en plus de leur propre indemnité, à l'indemnité forfaitaire qui aurait été versée au conjoint et qu'ils se divisent en parts égales.
Indemnité pour couvrir les frais funéraires	4 309 \$, versés à la succession de la victime

1. Lorsqu'une personne accidentée, qui reçoit déjà une indemnité de remplacement du revenu, atteint 65 ans, l'indemnité qu'elle reçoit est réduite de 25 % à partir de sa date d'anniversaire, de 50 % à compter de son 66^e anniversaire, de 75 % à compter de son 67^e anniversaire, pour cesser de lui être versée à son 68^e anniversaire.

2. À compter de la date prévue de fin d'études, les étudiants peuvent recevoir une indemnité basée sur un montant de 34 700 \$, qui correspond à la rémunération moyenne des travailleurs du Québec pour l'année en cours.

ANNEXE B

Comparaison des régimes d'assurance canadiens

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

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

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

ANNEXE C

Tableau synthèse des comparaisons Québec-Canada, 2005

Cas	Qc	Ont.	N.-B.	Man.	Sask.	C.-B.	Alb.	T.-N.	N.-É.	Î.-P.-É.
1	140 ¹	1 123	684	294	238	579	516	492	499	468
2	140 ¹	5 866	1 679	410	287	960	2 345	2 656	1 845	2 705
3	253	663		1 055 ²	609 ³	578				
4	253	13 380		1 581 ²	752 ³	1 459				

Pour tous les cas: Garanties et limites: les plus utilisées dans la province.
Assureur: cinq assureurs qui détiennent une part importante du marché de la province, et dont la tarification est disponible, ou la société d'État.

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

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

2. Au Manitoba, les conducteurs de motocyclettes financent environ 80 % de leurs coûts.

3. En Saskatchewan, les conducteurs de motocyclettes financent environ 60 % de leurs coûts.

ANNEXE D

Hypothèses de projection (taux annuels)

TAUX DE RENDEMENT (NET DE FRAIS) DES ACTIFS INVESTIS À LA CAISSE DE DÉPÔT	6,50 %
TAUX DE RENDEMENT RÉEL À LONG TERME	3,75 %
INDEXATION DES INDEMNITÉS	2,00 %
AUGMENTATION DES FRAIS D'ADMINISTRATION	3,20 %
AUGMENTATION DU PARC AUTOMOBILE	
VÉHICULES DE PROMENADE	2,50 %
MOTOCYCLETTES	5,00 %
CYCLOMOTEURS	5,00 %
VÉHICULES COMMERCIAUX ET AUTRES VÉHICULES	1,75 %
AUGMENTATION DU NOMBRE DE TITULAIRES DE PERMIS	1,22 %
BILAN ROUTIER	0,00 %
	(bilan routier constant par 10 000 véhicules)

Les hypothèses pour l'établissement du coût des accidents de l'année 2004 sont celles qui sont énoncées dans le *Rapport sur l'évaluation du passif actuariel au 31 décembre 2004*.

ANNEXE E

Vue d'ensemble des contributions d'assurance proposées

PERMIS

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

IMMATRICULATION

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

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

IMMATRICULATION

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



*Société de l'assurance
automobile*

Québec 