

Sur la bonne voie pour un régime durable et équitable



Le régime public d'assurance
automobile du Québec

Document d'information
sur l'approche proposée
et sur le projet de règlement
sur les contributions d'assurance

Direction des communications

Août 2011

Dépôt légal – 3^e trimestre 2011

Bibliothèque nationale du Québec

ISBN (Imprimé) 978-2-550-62724-1

ISBN (PDF) 978-2-550-62725-8

© 2011, Société de l'assurance automobile du Québec

Message de la présidente du conseil d'administration

Le conseil d'administration de la Société de l'assurance automobile du Québec a examiné la proposition présentée dans ce document d'information. Il estime que l'approche retenue par la Société pour 2011-2013 permettra de continuer à viser la pérennité et l'équité du régime public d'assurance automobile. Cette approche s'inscrit dans la continuité de celle de 2006-2010.

Au nom du conseil, je sou mets le projet de règlement sur les contributions d'assurance au Conseil d'experts sur les contributions d'assurance de la Société de l'assurance automobile du Québec et vous invite à participer aux consultations publiques qui seront tenues pour en discuter.

Je vous assure que chacun de vos commentaires et suggestions sera étudié avec la plus grande attention.

La présidente du conseil d'administration,



Marie-Anne Tawil

Message de la présidente et chef de la direction

Comme vous le verrez dans le présent document, l'approche adoptée par la Société de l'assurance automobile du Québec pour 2006-2010 a permis de donner au régime public d'assurance automobile une base financière plus solide. L'amélioration du bilan routier, les ajustements des contributions d'assurance et une plus grande maîtrise des coûts du régime ont en effet permis de rééquilibrer le financement du Fonds d'assurance automobile du Québec.

Grâce, entre autres, à un plus grand sens des responsabilités de la population en matière de conduite automobile, aux efforts du gouvernement et de tous ses partenaires en sécurité routière, la Société affiche aujourd'hui une situation financière nettement plus favorable qu'il y a cinq ans. Le problème récurrent du sous-financement annuel est derrière nous. Les contributions d'assurance d'une année sont maintenant suffisantes pour compenser les indemnités à verser aux personnes ayant subi un accident de la route pendant l'année.

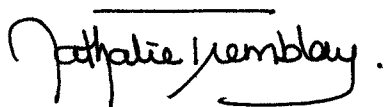
Toutefois, au 31 décembre 2010, comme résultat d'un sous-financement historique et de la crise financière de 2008, le Fonds d'assurance affichait un déficit cumulé de 1,6 milliard de dollars. Ainsi, la Société ne disposait que de 82 cents pour chaque dollar dû aux accidentés de la route.

Pour assurer pleinement la pérennité financière du régime, ce déficit cumulé doit être résorbé. L'approche proposée par la Société pour atteindre cet objectif n'implique pas d'augmentation des contributions d'assurance, mise à part l'indexation annuelle, pour la grande majorité des cotisants. Certains bénéficieront même de baisses.

De plus, cette approche vise à revoir les contributions et à introduire un principe de révision de la situation financière du régime tous les trois ans. En effet, il faut tenir compte du fait que, l'histoire l'ayant maintes fois démontré, la situation financière du Fonds d'assurance évolue dans un contexte de fluctuations, tant pour le bilan routier qu'en ce qui concerne les marchés financiers.

Je vous invite donc à prendre connaissance de la proposition de la Société pour 2011-2013. Celle-ci sera soumise à la consultation publique par le Conseil d'experts sur les contributions d'assurance de la Société de l'assurance automobile du Québec, qui fera ses recommandations à la fin de l'automne 2011.

La présidente et chef de la direction,



Nathalie Tremblay, FCA

Table des matières

INTRODUCTION	7
CHAPITRE 1	
Une protection indispensable	9
Les origines du régime	9
Ses grands principes	9
Un régime simple, universel, efficace et économique	10
Un modèle unique.....	10
CHAPITRE 2	
L'évolution financière de 2004 à 2010	11
Le constat de 2004 : une situation financière préoccupante.....	11
L'approche de 2006-2010.....	11
La situation financière au 31 décembre 2010	13
CHAPITRE 3	
L'approche proposée pour 2011-2013	15
1. Viser la pleine capitalisation du régime sans augmenter les contributions d'assurance de la grande majorité des cotisants.....	15
2. Revoir les contributions d'assurance.....	16
Les permis de classe 5 (véhicule de promenade) avec PDI.....	16
Les motocyclettes.....	17
Les autobus.....	18
Les cyclomoteurs	19
Les autres véhicules	20
3. Réviser la situation financière du Fonds d'assurance tous les trois ans.....	20
CONCLUSION	21
ANNEXE A	
Tableau des indemnités	22
ANNEXE B	
Contributions d'assurance proposées sur l'immatriculation des autobus	24

Liste des tableaux

TABLEAU 1	Bilan routier de 2005 à 2010.....	12
TABLEAU 2	Évolution du taux de financement	13
TABLEAU 3	Évolution du taux de capitalisation	14
TABLEAU 4	Contributions d'assurance proposées sur l'immatriculation d'un véhicule de promenade	15
TABLEAU 5	Contributions d'assurance proposées sur un permis de conduire de classe 5 (véhicule de promenade) sans PDI	15
TABLEAU 6	Contributions d'assurance proposées sur les permis de classe 5 (véhicule de promenade) avec PDI.....	16
TABLEAU 7	Contributions d'assurance proposées à l'acquisition d'une motocyclette.....	17
TABLEAU 8	Contributions d'assurance proposées sur les permis qui autorisent la conduite d'une motocyclette.....	17
TABLEAU 9	Contributions d'assurance proposées sur l'immatriculation des motocyclettes à circulation restreinte.....	18
TABLEAU 10	Contributions d'assurance proposées sur l'immatriculation des motocyclettes	18
TABLEAU 11	Classification des autobus	19
TABLEAU 12	Contributions d'assurance proposées sur l'immatriculation des principales classes d'autobus	19
TABLEAU 13	Contributions d'assurance proposées sur l'immatriculation des cyclomoteurs	20
TABLEAU 14	Contributions d'assurance proposées sur l'immatriculation des autres véhicules	20
TABLEAU 15	Évolution de la santé financière du Fonds d'assurance automobile du Québec	21

INTRODUCTION

L'objectif de ce document d'information est de faire le point sur la situation financière actuelle du régime public d'assurance automobile du Québec et de proposer les ajustements nécessaires afin de poursuivre dans la voie empruntée depuis 2006 pour assurer l'équité et la pérennité du régime.

Rappelons que la situation financière du Fonds d'assurance automobile du Québec comporte deux volets, soit le financement et la capitalisation.

Le financement pour une année

Le premier volet concerne le financement des indemnités dues aux accidentés de la route. Le plein financement implique que les sommes perçues, pour une année donnée, sont suffisantes pour couvrir les indemnités payables pour les accidents survenus pendant cette même année. L'approche appliquée de 2006 à 2010 avait pour but de mettre fin au sous-financement récurrent du régime. Cette approche a atteint son but : le problème du sous-financement récurrent est globalement réglé.

En termes de financement, le régime public d'assurance automobile est gouverné par un principe fondamental : chaque titulaire de permis de conduire ou propriétaire d'un véhicule doit payer sa juste part, compte tenu du risque associé au comportement routier et au type de véhicule qu'il conduit. En vertu de ce principe, la Société propose des ajustements aux contributions d'assurance de certaines classes spécifiques de cotisants.

La capitalisation

Le deuxième volet se rapporte à la capitalisation. Une pleine capitalisation signifie que les actifs, à une date donnée, sont suffisants pour assurer le paiement des indemnités futures pour les accidents survenus avant cette date. L'approche appliquée de 2006 à 2010 prévoyait qu'une fois le financement équilibré, il fallait résorber le déficit cumulé afin d'assurer la capitalisation du Fonds d'assurance.

Une révision tous les trois ans

Dorénavant, la Société fera le point sur sa situation financière tous les trois ans. Au besoin, elle ajustera les contributions d'assurance selon l'évolution des facteurs à incidence financière, tels le bilan routier et les fluctuations économiques.

Une protection indispensable

Les origines du régime

Pour bien comprendre l'importance du régime public d'assurance automobile du Québec, il faut se rappeler quelle était la situation qui prévalait avant sa création et ce qu'elle est maintenant.

C'est en 1971 que le gouvernement du Québec a créé un comité chargé d'étudier la situation de l'assurance automobile. Ce comité a alors constaté de graves lacunes :

- ▶ le régime privé d'assurance, basé sur la responsabilité, n'indemnisait pas tous les accidentés de la route;
- ▶ 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.

Le comité a donc recommandé que des changements majeurs soient apportés à l'indemnisation des accidentés de la route subissant des blessures corporelles, soit :

- ▶ 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 les pertes non économiques.

La Loi sur l'assurance automobile, adoptée le 22 décembre 1977 et entrée en vigueur le 1^{er} mars 1978, est née de ces recommandations.

Ses grands principes

Le gouvernement a créé la Régie de l'assurance automobile du Québec, devenue par la suite la Société de l'assurance automobile du Québec, et lui a confié l'administration du nouveau régime. Les principes de ce régime sont :

- ▶ l'universalité qui assure le droit à l'indemnisation à tous les accidentés 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.

Le régime permet de compenser, par des indemnités, les pertes économiques 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 les principales indemnités offertes par le régime d'assurance automobile.

Un régime simple, universel, efficace et économique

Le régime est simple: le seul critère pour être indemnisé est d'établir le lien entre les blessures corporelles et un accident de la route. Le régime est universel: tous les gens sont admissibles, sans égard à la responsabilité. Le régime est efficace: il permet de prendre rapidement en charge les accidentés de la route et de les accompagner, au besoin pour toute une vie. Enfin, le régime est très économique: les contributions (l'équivalent des primes dans les régimes privés) sont parmi les moins élevées au Canada pour des indemnités avantageusement comparables.

Un modèle unique

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

L'évolution financière de 2004 à 2010

Le constat de 2004: une situation financière préoccupante

En 2004, les contributions au régime public d'assurance automobile étaient à peu près au même niveau que 20 ans auparavant, tandis que les indemnités versées aux accidentés de la route avaient augmenté de 70 %. Contrairement aux contributions, celles-ci étaient en effet indexées au coût de la vie. La Société avait réussi à éviter les déficits jusqu'en l'an 2000 du fait que les revenus de placement étaient supérieurs aux attentes, que le bilan routier s'était amélioré considérablement depuis les années 70 et que les coûts d'indemnisation étaient plus bas que prévus.

Toutefois, pendant toute cette période, le régime était sous-financé et après deux décennies d'amélioration, le bilan routier avait commencé à se détériorer. Ainsi, le budget de l'année 2004 de la Société était déséquilibré puisque les contributions d'assurance étaient insuffisantes compte tenu des coûts du régime. En fait, le taux de financement n'était que de 59 %.

De plus, cette même année, pour une première fois depuis sa création, le régime public d'assurance automobile du Québec était sous-capitalisé. En effet, le taux de capitalisation n'était plus que de 92 %, ce qui veut dire que pour chaque dollar devant être versé aux accidentés de la route, seulement 92 cents étaient en réserve. Les prévisions étaient par ailleurs préoccupantes : si rien n'était fait, les fonds seraient à sec dès 2018 alors que 15 milliards de dollars devaient être versés en indemnités. À ce rythme, la pérennité du régime était en péril. Un redressement s'imposait.

En 2004, le gouvernement a posé un geste important : la création du Fonds d'assurance automobile du Québec. Grâce à ce fonds, les contributions d'assurance constituent dorénavant un patrimoine fiduciaire distinct des autres activités de la Société et du gouvernement. De plus, en vertu de la loi qui a créé ce fonds, la Société a l'obligation de mettre fin au sous-financement du régime avant la fin de 2015. Elle doit aussi éliminer en 15 ans tout déficit constaté.

L'approche de 2006-2010

La Société a adopté, pour 2006-2010, une approche qui visait, dans un premier temps, à éliminer le sous-financement du régime d'assurance. Pour ce faire, cette approche comportait trois axes :

1. **Bilan routier** : diminuer le nombre d'accidentés de la route, en le ramenant à ce qu'il était en 2001.
2. **Contributions d'assurance** : les mettre progressivement à niveau et assurer plus d'équité envers les utilisateurs du réseau routier.
3. **Coût du régime** : revoir certaines pratiques en indemnisation.

Dans un deuxième temps, il était prévu de procéder à un nouvel examen de la situation financière en 2010 afin de rétablir la capitalisation et, au besoin, d'ajuster le tir quant au financement du régime.

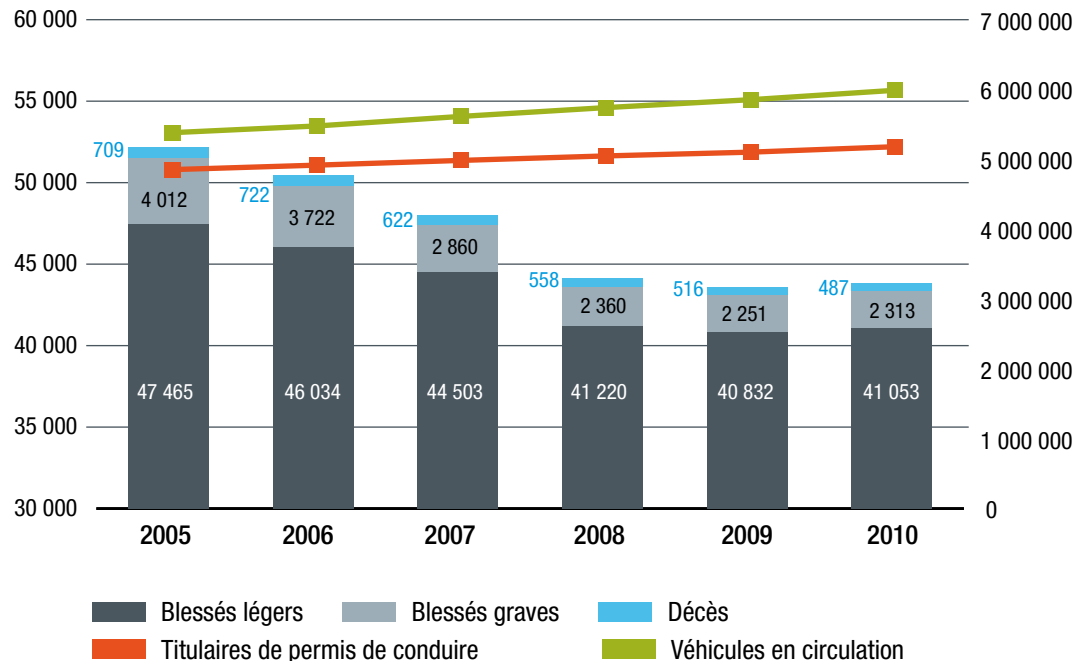
1. BILAN ROUTIER

Pendant 20 ans, entre 1980 et le début des années 2000, le bilan routier n'avait cessé de s'améliorer. Puis, à compter de 2002, il a commencé à se détériorer. Tous les principaux partenaires en sécurité routière se sont alors concertés pour contrer cette détérioration.

L'intensification des activités de sensibilisation, des mesures législatives plus sévères et un contrôle accru sur les routes ont bien atteint leur objectif. Le résultat a été immédiat : le nombre de morts a diminué à 622 en 2007, l'Année de la sécurité routière, ce qui représentait 100 décès de moins que l'année précédente, et le nombre de blessés était également en diminution.

Le nombre de décès n'a cessé de diminuer ensuite, jusqu'à atteindre 487 en 2010, du jamais vu en 62 ans. Quant au nombre de blessés pour cette même année, malgré une légère augmentation, il affichait toujours une diminution appréciable par rapport à la moyenne des cinq années antérieures. Et pourtant, fait notable, le parc automobile et le nombre de titulaires de permis de conduire n'avaient cessé d'augmenter durant cette période.

Tableau 1 Bilan routier de 2005 à 2010



Preuve supplémentaire qui démontre la force de l'approche de 2006-2010, laquelle allie la sensibilisation, la législation et le contrôle : la sécurité routière occupait, en 2010, le premier rang des préoccupations de la population selon le sondage le plus récent de la Société.

2. CONTRIBUTIONS D'ASSURANCE

À la suite d'une analyse détaillée de la situation qui prévalait en 2005, la révision des contributions d'assurance apparut inévitable. Dans le but d'atteindre le plein financement et de mieux refléter le risque que représente chaque classe de cotisants, les contributions furent donc ajustées progressivement, de 2008 à 2010.

L'indexation des contributions au coût de la vie fut également introduite, comme c'était déjà le cas pour les indemnités versées aux accidentés de la route.

Le paiement du permis de conduire devint annuel plutôt qu'à tous les deux ans et on offrit la possibilité d'étaler ce paiement, ainsi que celui de l'immatriculation, sur un maximum de 12 mois.

Ainsi, la Société donnait suite à la majorité des recommandations du Conseil d'experts de 2006.

3. COÛT DU RÉGIME

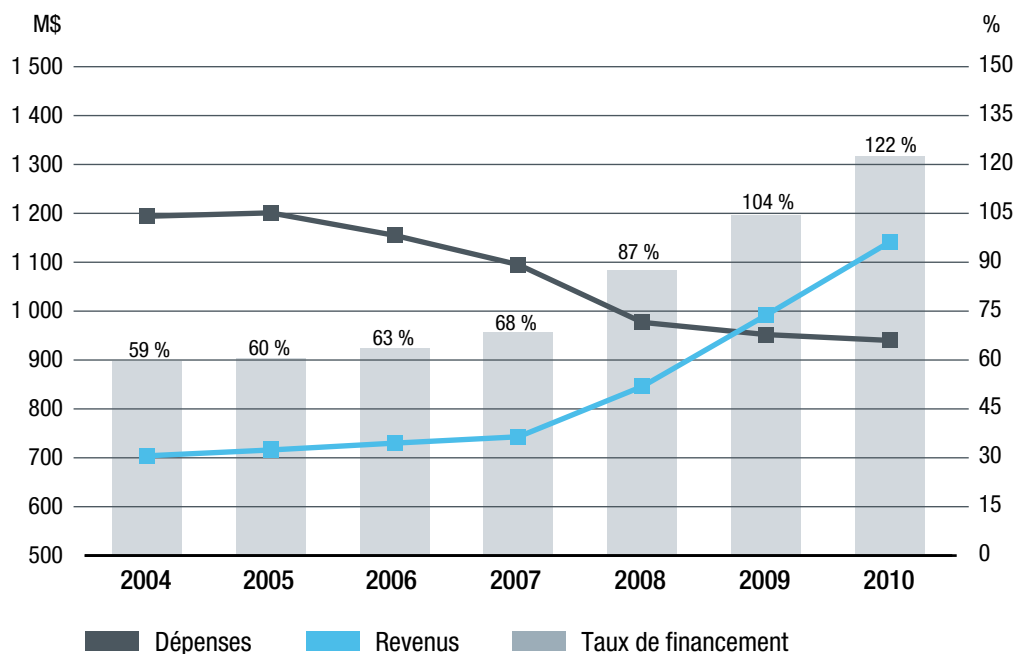
Afin de mieux maîtriser la croissance du coût global d'indemnisation, tout en améliorant la qualité du service, la Société décida, dès 2006, de revoir ses pratiques en indemnisation. Ainsi, l'ensemble de ses processus de traitement des réclamations d'assurance a été revu pour optimiser ses façons de faire et simplifier sa prestation de services. Cela devait faire en sorte de diminuer le délai de traitement, de moduler ses services pour mieux les adapter aux besoins de sa clientèle, d'assurer une meilleure gestion des périodes d'invalidité et de permettre aux personnes accidentées un retour plus rapide à la vie normale.

La situation financière au 31 décembre 2010

L'évolution de la situation financière du régime entre 2004 et 2010 illustre à quel point celle-ci est influencée par des événements extérieurs. Ainsi, après deux décennies d'amélioration, le bilan routier a commencé à se détériorer. Puis, de façon tout à fait imprévisible, la crise financière mondiale de 2008 a entraîné une perte de 2,6 milliards de dollars pour le Fonds d'assurance automobile.

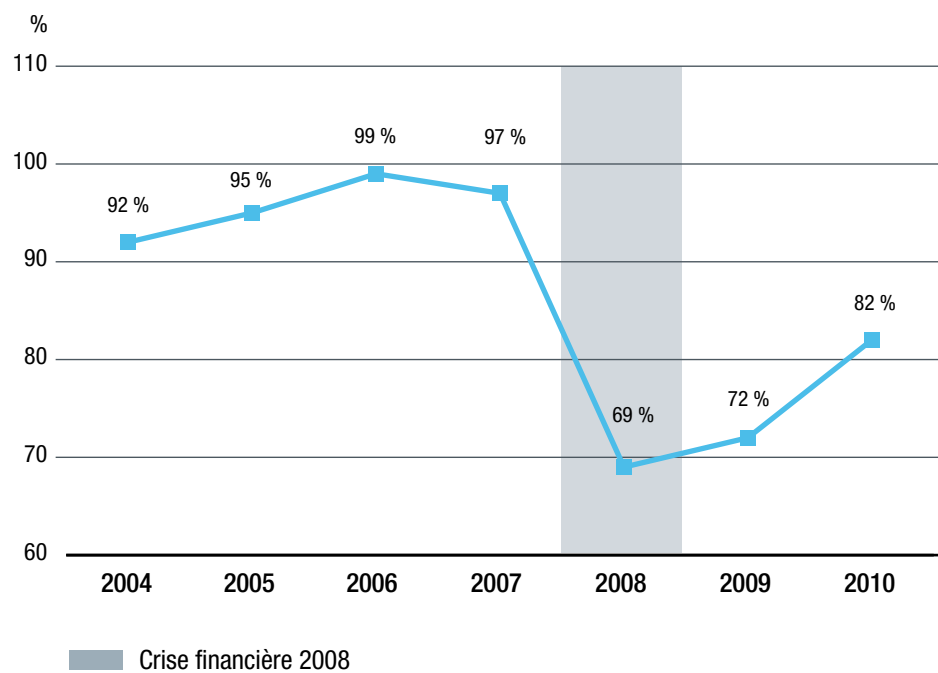
En dépit de ces événements, l'approche adoptée pour redresser la situation financière du régime a porté ses fruits. Au 31 décembre 2010, on a en effet enregistré un excédent de financement alors que le taux de financement a atteint 122 %.

Tableau 2 Évolution du taux de financement



Toujours au 31 décembre 2010, toutefois, le déficit cumulé s'élevait à 1,6 milliard de dollars pour un taux de capitalisation de 82 %.

Tableau 3 Évolution du taux de capitalisation



La situation financière du régime est aujourd'hui sur la bonne voie. Le temps est venu pour la Société de proposer une approche pour les trois prochaines années afin de continuer dans la voie empruntée depuis 2006.

L'approche proposée pour 2011-2013

L'approche proposée par la Société comporte trois axes :

1. Viser la pleine capitalisation du régime sans augmenter les contributions d'assurance de la grande majorité des cotisants¹.
2. Revoir les contributions d'assurance.
3. Introduire une révision de la situation financière du Fonds d'assurance tous les trois ans.

1. Viser la pleine capitalisation du régime sans augmenter les contributions d'assurance de la grande majorité des cotisants

Pour les années 2011 et 2012, la Société n'apportera aucune modification aux contributions d'assurance, sauf exception. Le surplus de financement ainsi généré permettra d'améliorer la capitalisation du Fonds d'assurance.

Pour 2013, une partie de la contribution d'assurance serait affectée à la capitalisation. Pour ce faire, il est proposé de maintenir les contributions d'assurance de 2013 au niveau qui sera atteint en 2012 pour les propriétaires de véhicules de promenade et les titulaires d'un permis de conduire sans points d'inaptitude. Ces derniers représentent la grande majorité des cotisants, soit respectivement 82 % de l'ensemble des propriétaires de véhicules et 68 % des titulaires d'un permis de conduire.

En effet, la Société propose qu'à même la contribution d'assurance, un montant de 33 \$ sur l'immatriculation et un montant de 4 \$ sur le permis de conduire soient affectés à la capitalisation du régime, et ce, pour toutes les classes de cotisants². Cette mesure serait en application jusqu'à ce que le déficit cumulé soit totalement résorbé³.

Voici de quelle façon se répartiraient les montants de la contribution d'assurance sur l'immatriculation d'un véhicule de promenade et sur un permis de conduire de la classe 5 (véhicule de promenade) sans points d'inaptitude (PDI) :

Tableau 4 Contributions d'assurance proposées sur l'immatriculation d'un véhicule de promenade

IMMATRICULATION D'UN VÉHICULE DE PROMENADE	CONTRIBUTION D'ASSURANCE POUR 2012	CONTRIBUTION D'ASSURANCE POUR 2013		
	Estimation basée sur la tarification actuelle (\$)	Financement (\$)	Capitalisation (\$)	Total (\$)
	117	84	33	117

Note : Pour les années 2014 et 2015, les contributions d'assurance seront indexées.

Tableau 5 Contributions d'assurance proposées sur un permis de conduire de classe 5 (véhicule de promenade) sans PDI

PERMIS DE CONDUIRE DE CLASSE 5 (VÉHICULE DE PROMENADE)	CONTRIBUTION D'ASSURANCE POUR 2012	CONTRIBUTION D'ASSURANCE POUR 2013		
	Estimation basée sur la tarification actuelle (\$)	Financement (\$)	Capitalisation (\$)	Total (\$)
	62	58	4	62

Note : Pour les années 2014 et 2015, les contributions d'assurance seront indexées.

1. Il est à noter que les contributions d'assurance qui seront adoptées par règlement pourraient légèrement différer des contributions présentées au présent document d'information. En effet, le taux d'indexation applicable au 1^{er} janvier 2012 pourrait différer du taux de 2,7 % actuellement anticipé.
2. Toutefois, il est proposé de limiter le montant destiné à la capitalisation à 50 % de celui qui est destiné au financement.
3. En vertu des dispositions législatives, le déficit constaté au 31 décembre 2008 doit être résorbé au plus tard le 31 décembre 2023.

2. Revoir les contributions d'assurance

La Société a procédé à une analyse approfondie de l'ensemble des contributions d'assurance en tenant compte :

- ▶ de l'amélioration du bilan routier;
- ▶ de l'exposition au risque;
- ▶ du principe d'équité entre les cotisants.

Cette analyse fait ressortir que des ajustements doivent être apportés à certaines contributions d'assurance.

Advenant le cas où des ajustements à la hausse devaient être effectués, la Société entend appliquer les modalités suivantes⁴ :

- ▶ Limiter à 15 % la hausse annuelle attribuable à la mise à jour des contributions d'assurance en fonction du risque;
- ▶ Pour tout autre type de hausse, appliquer, la première année, le plus élevé des montants entre une hausse de 15 % ou la moitié du montant de l'ajustement et, la deuxième année, appliquer le montant intégral.

LES PERMIS DE CLASSE 5 (VÉHICULE DE PROMENADE) AVEC POINTS D'INAPTITUDE (PDI)

La contribution d'assurance des titulaires de permis de conduire un véhicule de promenade avec des points d'inaptitude serait ajustée de la façon suivante :

Tableau 6 Contributions d'assurance proposées sur les permis de classe 5 (véhicule de promenade) avec PDI

PERMIS	CONTRIBUTION D'ASSURANCE POUR 2012	CONTRIBUTION D'ASSURANCE POUR 2013		
	Estimation basée sur la tarification actuelle (\$)	Financement (\$)	Capitalisation (\$)	Total (\$)
Permis de conduire et permis probatoire (12 mois)				
Sans PDI	62	58	4	62
1 à 3 PDI	94	94	4	98
4 à 6 PDI	138	127	4	131
7 à 9 PDI	177	171	4	175
10 à 14 PDI	239	196	4	200
15 PDI et plus	359	408	4	412
Apprenti conducteur (12 mois)	21	19	4	23
Permis restreint ICC*	140	113	4	117

*Permis autorisant uniquement la conduite d'un véhicule muni d'un dispositif détecteur d'alcool

Note : Pour les années 2014 et 2015, les contributions d'assurance seront indexées.

4. Dans le cas des motocyclettes, ces modalités seraient applicables uniquement pour les motocyclettes à circulation restreinte.

LES MOTOCYCLETTES

Des progrès ont été accomplis en ce qui concerne le financement des indemnités des motocyclistes impliqués dans un accident de la route. En 2005, on déplorait le fait que les contributions d'assurance perçues pour les motocyclettes représentaient moins de 25 % du coût des indemnités qui leur était imputé. Cet écart a été comblé.

Il y a lieu maintenant de poursuivre la révision de la structure tarifaire afin de raffiner la reconnaissance du risque de cette catégorie de cotisants. Ainsi, pour donner suite aux orientations dégagées des travaux avec le Front commun motocycliste, la Société propose les modifications suivantes :

- Le risque additionnel lié à la conduite d'une nouvelle motocyclette serait dorénavant reconnu par une nouvelle contribution d'assurance établie selon la cylindrée et le type de motocyclette et exigible lors de l'acquisition d'une motocyclette, neuve ou usagée. Comme les autres contributions, celle-ci serait indexée annuellement.

Tableau 7 Contributions d'assurance proposées à l'acquisition d'une motocyclette

MOTOCYCLETTE	CONTRIBUTION D'ASSURANCE POUR 2012 (NOUVELLE CONTRIBUTION) (\$)
125 cm ³ et moins	75
126 à 400 cm ³	125
401 cm ³ et plus	225
« Sport »	225
À circulation restreinte	75

Note : Pour les années 2013, 2014 et 2015, les contributions d'assurance seront indexées.

- Pour les titulaires d'un permis qui autorise la conduite d'un véhicule de promenade et d'une motocyclette, la contribution d'assurance liée à la conduite de la motocyclette dépendrait dorénavant du nombre de points d'incapacité.

Tableau 8 Contributions d'assurance proposées sur les permis qui autorisent la conduite d'une motocyclette

PERMIS DE CONDUIRE UNE MOTOCYCLETTE	CONTRIBUTION D'ASSURANCE POUR 2012		CONTRIBUTION D'ASSURANCE POUR 2013		
	Estimation basée sur la tarification actuelle (\$)	Nouvelle tarification (\$)	Financement (\$)	Capitalisation (\$)	Total (\$)
Sans PDI	62	62	58	4	62
1 PDI et plus	62	94	94	4	98

Note : Pour les années 2014 et 2015, les contributions d'assurance seront indexées.

- Concernant l'immatriculation des motocyclettes à circulation restreinte (zones de 70 km/h et moins), l'accès à ce type d'immatriculation serait limité aux motocyclettes dont le modèle date de 1980 ou avant et qui ont été gardées ou restaurées dans leur état original. Ces motos seraient classées distinctement des autres véhicules à circulation restreinte, avec une contribution spécifique dès 2012.

Tableau 9

Contributions d'assurance proposées sur l'immatriculation des motocyclettes à circulation restreinte

IMMATRICULATION D'UNE MOTOCYCLETTE À CIRCULATION RESTREINTE	CONTRIBUTION D'ASSURANCE POUR 2012		CONTRIBUTION D'ASSURANCE POUR 2013		
	Estimation basée sur la tarification actuelle (\$)	Nouvelle tarification*	Financement (\$)	Capitalisation (\$)	Total (\$)
	47	103	131	33	164

*Établie en tenant compte de l'application des règles de limitation

Note : Pour les années 2014 et 2015, les contributions d'assurance seront indexées.

- Considérant l'incidence financière de ces nouvelles modalités de financement et la reconnaissance de la plus grande vulnérabilité des motocyclistes, la contribution d'assurance sur l'immatriculation d'une motocyclette serait réduite pour l'ensemble des classes de motocyclettes avant que soit appliquée la contribution de capitalisation.

Tableau 10

Contributions d'assurance proposées sur l'immatriculation des motocyclettes

MOTOCYCLETTE	CONTRIBUTION D'ASSURANCE POUR 2012		CONTRIBUTION D'ASSURANCE POUR 2013*		
	Estimation basée sur la tarification actuelle (\$)	Nouvelle tarification (\$)	Financement (\$)	Capitalisation (\$)	Total (\$)
125 cm ³ et moins	188	165	136	33	169
126 à 400 cm ³	314	254	226	33	259
401 cm ³ et plus	555	424	400	33	433
« Sport »	1 301	891	876	33	909

* Contribution basée sur un taux d'indexation de 2 % sujet à changement selon l'indexation applicable

Note : Pour les années 2014 et 2015, les contributions d'assurance seront indexées.

LES AUTOBUS

L'analyse du risque a fait ressortir qu'une révision de la classification des autobus s'imposait pour mieux refléter le risque et l'équité. Il a en effet été constaté que le risque d'accident des autobus publics interurbains était nettement inférieur à celui de ceux circulant en milieu urbain.

Ainsi, il est proposé que, pour 2012, la classe de tarification pour l'immatriculation des autobus publics de plus de 10 000 kg soit divisée en deux classes, soit :

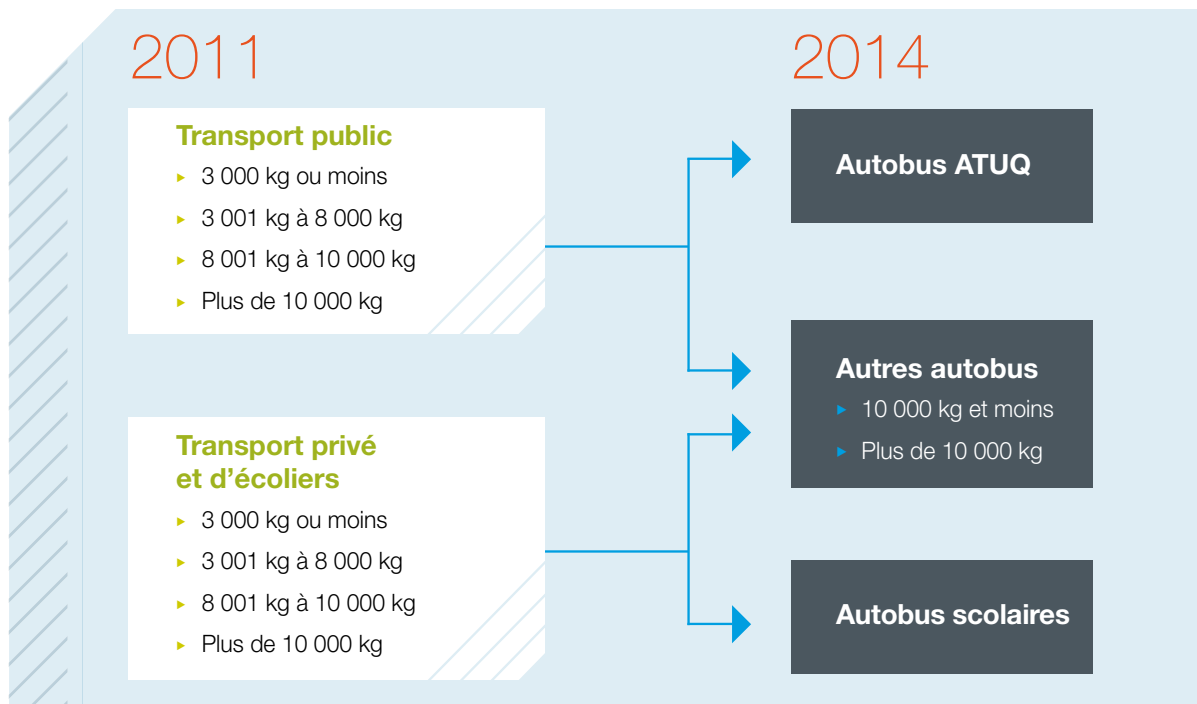
- les autobus publics des sociétés de transport membres de l'Association du transport urbain du Québec (ATUQ);
- les autres autobus publics.

La contribution d'assurance, pour ces véhicules, serait ajustée selon leur risque. S'ajouterait la contribution de capitalisation comme pour toutes les autres classes de véhicules.

L'année 2013 serait une année de transition compte tenu des modalités de limitation des hausses des contributions d'assurance. En 2014, les classes de tarification sur l'immatriculation des autobus seraient :

- les autobus de l'ATUQ;
- les autobus affectés au transport d'écoliers;
- les autres autobus de 10 000 kg et moins;
- les autres autobus de plus de 10 000 kg.

Tableau 11 Classification des autobus



Conséquemment à la nouvelle classification proposée pour les autobus, les contributions seraient ajustées comme suit pour les principales classes (pour l'ensemble des classes, se référer à l'annexe B).

Tableau 12 Contributions d'assurance proposées sur l'immatriculation des principales classes d'autobus

VÉHICULE	CONTRIBUTION D'ASSURANCE POUR 2012		CONTRIBUTION D'ASSURANCE POUR 2013			CONTRIBUTION D'ASSURANCE POUR 2014*
	Estimation basée sur la tarification actuelle (\$)	Nouvelle tarification (\$)	Financement (\$)	Capitalisation (\$)	Total (\$)	Total (\$)
Autobus ATUQ, de plus de 10 000 kg	1 504	S/O	1 517	33	1 550	1 581
Autobus scolaires, de 3 001 à 8 000 kg	264	S/O	137	33	170	173
Autres autobus publics, de plus de 10 000 kg	1 504	634	614	33	647	660

* Contribution basée sur un taux d'indexation de 2 % sujet à changement selon l'indexation applicable

Note : Pour l'année 2015, les contributions d'assurance seront indexées.

LES CYCLOMOTEURS

Les analyses démontrent que les contributions d'assurance versées par les propriétaires de cyclomoteurs, au 31 décembre 2010, sont insuffisantes pour couvrir le coût de leur indemnisation.

La Société propose donc une hausse des contributions d'assurance pour atteindre le plein financement de cette classe de cotisants.

Toutefois, afin d'éviter une augmentation trop importante, les modalités de limitation des hausses s'appliqueraient à cette classe.

Tableau 13 Contributions d'assurance proposées sur l'immatriculation des cyclomoteurs

VÉHICULE	CONTRIBUTION D'ASSURANCE POUR 2012	CONTRIBUTION D'ASSURANCE POUR 2013			CONTRIBUTION D'ASSURANCE POUR 2014*
	Estimation basée sur la tarification actuelle (\$)	Financement (limitation) (\$)	Capitalisation (\$)	Total (\$)	Total (\$)
Cyclomoteur	205	202	33	235	259

* Contribution basée sur un taux d'indexation de 2% sujet à changement selon l'indexation applicable
 Note : Pour l'année 2015, les contributions d'assurance seront indexées.

LES AUTRES VÉHICULES

La majorité des propriétaires des autres types de véhicules bénéficieraient d'une baisse de contributions d'assurance.

Tableau 14 Contributions d'assurance proposées sur l'immatriculation des autres véhicules

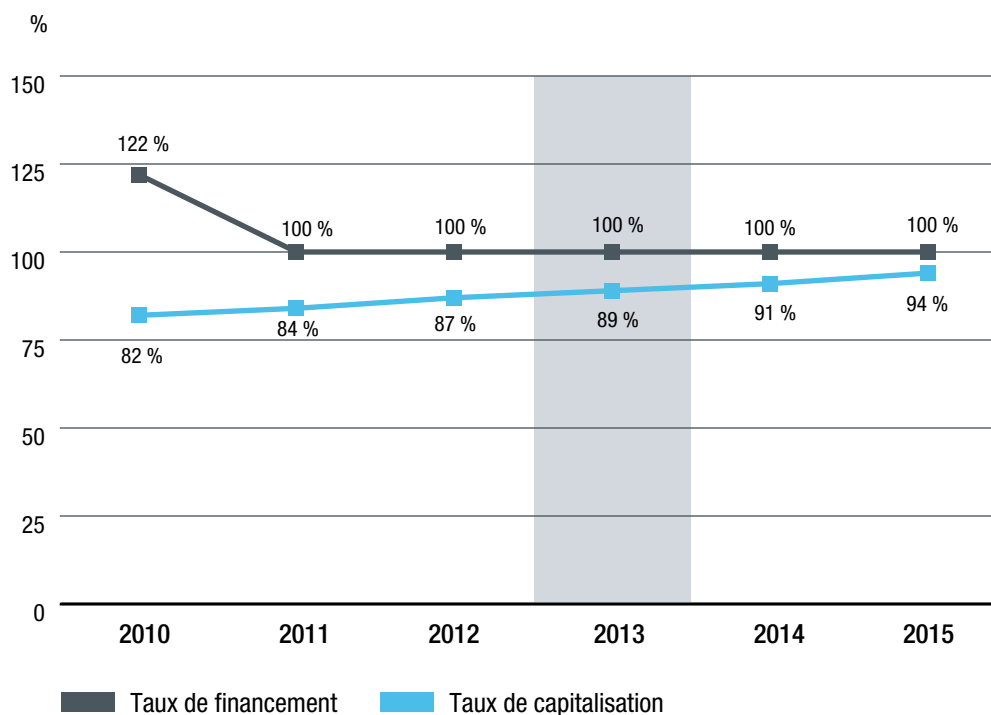
VÉHICULE	CONTRIBUTION D'ASSURANCE POUR 2012	CONTRIBUTION D'ASSURANCE POUR 2013		
	Estimation basée sur la tarification actuelle (\$)	Financement (\$)	Capitalisation (\$)	Total (\$)
Camion agricole ou gouvernemental à 2 essieux	168	82	33	115
Camion agricole ou gouvernemental à 3 ou 4 essieux	213	115	33	148
Camion agricole ou gouvernemental à 5 essieux et plus	250	169	33	202
Camion à 2 essieux	185	106	33	139
Camion à 3 ou 4 essieux	272	197	33	230
Camion à 5 essieux et plus	548	334	33	367
À circulation restreinte pour d'autres véhicules que les motocyclettes (zones de 70 km/h ou moins)	47	31	16*	47
Immatriculation amovible (plaque X)	247	120	33	153
Taxi	702	596	33	629
Tracteur de ferme	35	17	8*	25
Véhicule commercial (plaque F)	168	104	33	137
Véhicule de ferme (plaque FA)	132	94	33	127
Zone non reliée	126	81	33	114

*Établie en tenant compte de la limitation de la capitalisation à 50 % du financement
 Note : Pour les années 2014 et 2015, les contributions d'assurance seront indexées.

3. Réviser la situation financière du Fonds d'assurance tous les trois ans

Grâce aux règles visant à combler le déficit accumulé de 1,6 milliard de dollars au 31 décembre 2010 et à la révision des contributions d'assurance, le Fonds d'assurance automobile du Québec verrait sa situation financière renforcée. Les projections de la Société indiquent que la capitalisation atteindrait près de 90 % au 31 décembre 2013, pour un déficit résiduel de 1,0 milliard de dollars.

Tableau 15 Évolution de la santé financière du Fonds d'assurance automobile du Québec



La situation financière du régime d'assurance automobile est influencée par un ensemble de facteurs extérieurs, dont les plus importants sont le bilan routier et les conditions économiques. Bien que la gestion financière d'un tel régime s'exerce dans une perspective à long terme, il importe de faire le point périodiquement. La politique de capitalisation adoptée par la Société prévoit donc des mécanismes de gestion des gains et des pertes annuels à compter de 2011. Le processus tarifaire sera dorénavant réalisé tous les trois ans et conduira, au besoin, à un ajustement des contributions d'assurance.

CONCLUSION

La Société, après avoir procédé à un examen exhaustif de la situation financière du régime public d'assurance automobile du Québec, préconise une approche qui allie capitalisation et modification des contributions d'assurance pour continuer à viser la pérennité et l'équité du régime.

Se préoccupant grandement de la capacité de payer des cotisants, elle estime que sa proposition actuelle est réaliste et juste. Elle demeure toutefois très réceptive aux réaménagements et à de nouvelles idées. C'est pourquoi toutes les personnes intéressées sont fortement encouragées à participer à la consultation publique qui s'amorce.

ANNEXE A

Tableau des indemnités

Indemnités pour les accidents survenus entre le 1^{er} janvier 2011 et le 31 décembre 2011

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 64 000 \$
Indemnité de frais de garde	Maximums hebdomadaires : <ul style="list-style-type: none"> ▶ 392 \$ pour 1 personne ▶ 440 \$ pour 2 personnes ▶ 485 \$ pour 3 personnes ▶ 534 \$ pour 4 personnes et plus
Indemnité forfaitaire pour étudiants ²	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 4 695 \$ par année scolaire ratée au niveau primaire ▶ 8 615 \$ par année scolaire ratée au niveau secondaire ▶ 8 615 \$ par session ratée au niveau post-secondaire pour un maximum de 17 229 \$ par année
Indemnité forfaitaire pour les inconvénients comme la perte de jouissance de la vie, la souffrance psychique et la douleur	219 671 \$ au maximum
TYPES DE FRAIS	MONTANTS
Frais de garde	Maximums hebdomadaires de : <ul style="list-style-type: none"> ▶ 119 \$ pour 1 personne ▶ 157 \$ pour 2 personnes ▶ 198 \$ pour 3 personnes ▶ 236 \$ pour 4 personnes et plus
Aide personnelle à domicile	Un montant maximal de 784 \$ par semaine, 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

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 38 805 \$, qui correspond à la rémunération moyenne des travailleurs du Québec pour l'année en cours.

TYPES DE FRAIS	MONTANTS
Vêtements	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 400 \$ au maximum pour un nettoyage, une réparation ou un remplacement de vêtements ▶ 1 000 \$ au maximum lorsqu'il s'agit de vêtements de cuir ou d'un casque protecteur portés lors d'un accident de motocyclette
Verres de contact	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 110 \$ pour le remplacement ▶ Maximum de 300 \$ pour l'achat
Lunettes	100 \$ pour les montures et le coût réel pour les verres
Rapports médicaux	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 25 \$ au maximum pour un rapport du médecin³ ▶ 25 \$ au maximum pour un rapport médical initial⁴ ▶ 70 \$ au maximum pour un rapport médical d'évaluation⁴ ▶ 70 \$ au maximum pour un rapport médical d'évolution⁴ ▶ 65 \$ au maximum pour un rapport médical sur les séquelles⁴
Honoraires professionnels	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 36 \$ au maximum par traitement prescrit pour la physiothérapie et l'ergothérapie ▶ 31 \$ au maximum par traitement prescrit pour la chiropractie ▶ 26 \$ au maximum par traitement prescrit pour l'acupuncture ▶ 65 \$ au maximum par traitement prescrit pour la psychologie ▶ Pour les autres types d'honoraires professionnels, communiquez avec le centre de renseignements
Remplacement de main-d'œuvre dans une entreprise familiale	Maximum hebdomadaire de 783 \$ avec pièces justificatives durant les 180 premiers jours
Médicaments	Déterminés sur présentation de factures ou de reçus
Prothèses, orthèses, etc.	Déterminés sur présentation de factures ou de reçus, selon le maximum prévu par règlement

3. Le formulaire *Rapport du médecin (F1)* n'est plus demandé par la Société depuis le 20 mai 2010.

4. Ce formulaire est utilisé par la Société depuis le 20 mai 2010.

ANNEXE B

Contributions d'assurance proposées sur l'immatriculation des autobus

VÉHICULE	CONTRIBUTION D'ASSURANCE POUR 2012	CONTRIBUTION D'ASSURANCE POUR 2013	CONTRIBUTION D'ASSURANCE POUR 2014
	ESTIMATION BASÉE SUR LA TARIFICATION ACTUELLE (\$)	TOTAL (\$)	TOTAL (\$)
Autobus ATUQ			
3 001 kg à 8 000 kg	496	1 023	1 581
8 001 kg à 10 000 kg	603	1 077	1 581
plus de 10 000 kg	1 504	1 550	1 581
Autobus scolaires			
3 000 kg ou moins	169	170	173
3 001 kg à 8 000 kg	264	170	173
8 001 kg à 10 000 kg	342	170	173
plus de 10 000 kg	448	170	173
Anciennement Autobus privés, de 10 000 kg ou moins			
Autres autobus (pas ATUQ, pas scolaires), de 3 000 kg ou moins	169	212	261
Autres autobus (pas ATUQ, pas scolaires), de 3 001 kg à 8 000 kg	264	256	261
Autres autobus (pas ATUQ, pas scolaires), de 8 001 kg à 10 000 kg	342	256	261
Anciennement Autobus publics, de 10 000 kg ou moins			
Autres autobus (pas ATUQ, pas scolaires), de 3 000 kg ou moins	383	256	261
Autres autobus (pas ATUQ, pas scolaires), de 3 001 kg à 8 000 kg	496	256	261
Autres autobus (pas ATUQ, pas scolaires), de 8 001 kg à 10 000 kg	603	256	261
Anciennement Autobus privés, de plus de 10 000 kg			
Autres autobus (pas ATUQ, pas scolaires), de plus de 10 000 kg	448	547	660
Anciennement Autobus publics, de plus de 10 000 kg			
Autres autobus (pas ATUQ, pas scolaires), de plus de 10 000 kg	1 504	647	660

* Contribution basée sur un taux d'indexation de 2 % sujet à changement selon l'indexation applicable

Note : Pour l'année 2015, les contributions d'assurance seront indexées.

www.saaq.gouv.qc.ca

