



Les contributions d'assurance proposées pour 2019-2021

**Mémoire présenté au Conseil d'experts sur les contributions
d'assurance automobile dans le cadre de la consultation
publique 2018**

Québec, le 28 février 2018

Mise en contexte

CAA-Québec est heureux de répondre à l'invitation du Conseil d'experts sur les contributions d'assurance automobile. Dans ce mémoire, l'organisme se prononce sur les contributions proposées pour 2019-2021 par la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ). Il traite aussi des sujets de préoccupation en matière de sécurité routière, formulés par le Conseil, dans son communiqué de presse du 13 décembre 2017.

Introduction

Le régime public d'assurance automobile du Québec a toujours fait partie des préoccupations de CAA-Québec. Depuis sa mise en place, il y a maintenant presque 40 ans, l'organisme n'a jamais cessé de croire à sa pertinence et à ses bénéfices pour la société québécoise. C'est pourquoi il a tout d'abord répondu présent à l'invitation du Conseil d'experts au printemps 2006, lorsque la situation financière du régime était précaire. CAA-Québec a de nouveau transmis ses vues à ce même conseil, à l'automne 2011, au moment où il était essentiel de s'attaquer au déficit accumulé. Enfin, l'organisme formulait des recommandations aux experts à l'hiver 2015, alors qu'était venu le temps de récompenser certains assurés.

Dans son mémoire de 2015, l'organisme concluait en espérant avoir d'aussi bons mots en 2019 relativement au régime public d'assurance automobile du Québec, qu'il en avait à ce moment-là. Il souhaitait aussi que la SAAQ soit en bonne posture pour que tous les assurés du régime aient de bonnes nouvelles.

C'est donc avec un grand intérêt que CAA-Québec a pris connaissance du document intitulé *Les contributions d'assurance proposées pour 2019-2021*, produit par la SAAQ.

Situation financière du régime

Pour assurer la solidité financière du régime, la SAAQ a établi que le taux de financement doit s'établir à 100 % à chaque révision des contributions d'assurance. Le taux de capitalisation devrait quant à lui se situer entre 100 et 120 %.

Selon le document de consultation, à la fin de 2018, le taux de financement devrait se situer à 92 %. Les revenus annuels plus bas s'expliquent par l'absence d'une amélioration importante du bilan routier et par l'augmentation du nombre de réclamations. Ce taux de financement (92 %) doit rappeler à tous les assurés l'impact concret du bilan routier sur la bonne santé du régime public d'assurance automobile. Pour ce qui est du taux de capitalisation, il se situerait à 130 % à la fin de l'année en cours.

Pour remédier à la situation, la SAAQ propose d'utiliser une portion du surplus de capitalisation (90 millions de dollars) en 2019, 2020 et 2021. Cet exercice permettrait

notamment aux détenteurs de permis de conduire sans point d'inaptitude de payer la même contribution d'assurance en 2019 qu'en 2018.

Puisque cette proposition ne met pas en péril la solidité financière du Fonds d'assurance automobile, CAA-Québec ne peut qu'être en accord.

C'est également la raison principale pour laquelle l'organisme n'avait pas hésité à appuyer la décision de la SAAQ, de se servir des surplus de financement pour résorber l'important déficit cumulé, lorsque la situation était inversée en 2011. Les résultats de l'année 2013 ont d'ailleurs démontré qu'il s'agissait d'une excellente décision.

Les contributions d'assurance 2019-2021

CAA-Québec appuie les contributions d'assurance proposées pour 2019-2021 qui sont en droite ligne avec ses recommandations formulées au fil des ans. Chaque groupe d'assurés paie une contribution en lien avec ce qu'il en coûte en indemnités et le comportement des usagers sur la route a un impact direct sur le coût total de la contribution.

Les motocyclistes

La SAAQ devra poursuivre ses efforts de sensibilisation auprès des motocyclistes. En 2015, CAA-Québec voyait d'un bon œil l'adoption de la nouvelle formation nécessaire à la conduite d'une motocyclette. Presque trois ans plus tard, force est de constater que ce n'était malheureusement pas suffisant.

À la nécessaire sensibilisation, il faut ajouter l'éducation. Il est temps, par exemple, que les associations de motocyclistes travaillent à la mise sur pied de formations d'appoint destinées à leurs membres qui doivent se réappropriier la conduite de leur véhicule chaque printemps. En fait, le message passera sûrement plus facilement auprès des motocyclistes s'il provient d'autres motocyclistes.

De plus, comme l'obligation d'accompagnement pour le titulaire d'un permis d'apprenti conducteur par un motocycliste ayant un permis de conduire valide depuis au moins deux ans, sera vraisemblablement retirée du Code de la sécurité routière avec l'adoption du projet de loi n° 165 – Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions, CAA-Québec recommande le port obligatoire d'un dossard ou de tout autre accessoire l'identifiant comme apprenti. Cette façon de faire favorisera la sécurité de tous les usagers de la route en présence d'un futur conducteur de motocyclette.

Afin d'améliorer la visibilité des motocyclistes auprès des autres usagers de la route, plus particulièrement lors de la conduite nocturne, il est nécessaire, selon l'organisme, que ces derniers soient obligés de porter des vêtements munis de bandes réfléchissantes.

En terminant, la diminution de la contribution d'assurance pour les motocyclistes prudents, respectueux des lois et ayant un bon dossier de conduite, serait une excellente façon de faire comprendre à ces usagers que d'avoir de bons comportements, c'est payant! CAA-Québec y reviendra ultérieurement sous la rubrique *Reconnaissance des bons comportements des conducteurs*.

Sujets de préoccupation en matière de sécurité routière

Le bilan routier a une incidence directe sur les contributions d'assurance. Les gains en matière de sécurité routière sont de plus en plus difficiles à obtenir. Quoi qu'il en soit, des améliorations sont toujours possibles. Pour cela, il faudra agir sur les trois axes que sont l'éducation, la prévention et la coercition.

Lors de la consultation intitulée *La sécurité routière ça nous concerne tous*, en mars 2017, du mandat d'initiative portant sur l'utilisation des appareils de téléphonie mobile au volant en novembre 2017, et plus récemment, lors des consultations particulières et auditions publiques sur le projet de loi n° 165 en février 2018, CAA-Québec a eu l'occasion de formuler des recommandations visant à améliorer le bilan routier de la province.

L'organisme reprend ci-dessous certaines d'entre elles qui portent sur des sujets de préoccupation du Conseil d'experts.

Alcool au volant

L'alcool au volant est encore l'une des principales causes d'accidents de la route au Québec. Il importe donc d'y consacrer des efforts soutenus pour poursuivre l'amélioration du bilan routier.

Puisque la très forte majorité des infractions pour conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool constitue une première offense, CAA-Québec est d'avis qu'il est temps que des sanctions administratives soient prévues, au Code de la sécurité routière, pour les personnes interceptées au volant avec une alcoolémie variant entre 0,05 et 0,08. Cependant, CAA-Québec est conscient que l'introduction de telles mesures au Québec nécessitera la mise en place d'une vaste campagne de sensibilisation afin d'obtenir l'acceptabilité sociale auprès de la population.

Comme le Québec est la seule province canadienne à ne pas avoir de sanctions administratives et que les effets positifs, recensés ailleurs sur la réduction du nombre de victimes de la route, sont notables, CAA-Québec est prêt à joindre sa voix à ceux qui travailleront à l'obtention de l'approbation sociale d'une telle mesure. L'organisme a d'ailleurs pris grand soin de rappeler l'importance d'une telle mesure auprès des membres de la Commission des transports et de l'environnement lors de l'étude du projet de loi n° 165 le 7 février dernier. Or, aucun parti politique n'a ouvertement manifesté la volonté de l'inclure au Code de la sécurité routière.

Aussi, pour réussir à améliorer le bilan routier en matière d'alcool au volant, il faut plus qu'un renforcement de la législation. C'est pourquoi CAA-Québec prône également l'augmentation du nombre de barrages routiers ayant pour but de vérifier la capacité de conduire des automobilistes.

Légalisation du cannabis

Bien qu'actuellement on ne connaisse pas encore la date précise d'entrée en vigueur des dispositions législatives ayant pour but de légaliser la consommation de cannabis à des fins récréatives au Canada, il s'agit d'un sujet de préoccupation.

Selon la SAAQ, de 2011 à 2015, 30 % des conducteurs de 16 à 24 ans décédés dans un accident de la route au Québec avaient du cannabis dans le sang. De plus, 25 % des conducteurs qui ont pris de la drogue dans la dernière année ont affirmé avoir conduit un véhicule après avoir consommé.

Ces statistiques font peur pour la sécurité des différents usagers de la route. Il est indéniable que ceux qui conduisent avec les facultés affaiblies par la drogue présentent un risque de collision accru. De plus, le cannabis, comme toutes les autres drogues, altère la coordination, le temps de réaction, l'attention, l'aptitude à prendre des décisions et la capacité à évaluer les distances.

Sondés en juin 2016, 84 % des membres CAA-Québec se sont dits préoccupés de l'effet du cannabis sur la conduite automobile et 73 % de ceux-ci croient que la légalisation aura un impact sur la sécurité routière et qu'elle entraînera une augmentation des victimes de la route.

CAA-Québec s'implique pour sa part pour sensibiliser les conducteurs aux risques de prendre le volant avec les facultés affaiblies par le cannabis. D'ailleurs, depuis le mois de février, l'organisme et sa Fondation déploient une offensive de sensibilisation qui se traduit par plusieurs actions concrètes. La première étant la diffusion de messages sur les différentes plateformes sociales. Ces messages ont généré jusqu'à maintenant de nombreux commentaires. Le sujet soulève sans contredit les passions. Et ce mois-ci, la Fondation CAA-Québec intégrera également dans sa tournée des écoles secondaires un volet sur le cannabis, afin de susciter la discussion auprès des futurs finissants. De plus, la Fondation finance deux études portant sur les effets du cannabis sur la conduite. Les résultats sont attendus plus tard en 2018.

Évidemment, au-delà de l'éducation et de la sensibilisation, davantage d'agents-évaluateurs, en reconnaissance de drogues, devront être formés à court terme pour assurer la détection adéquate.

Partage de la route

Beaucoup d'usagers de la route sont à la fois automobiliste, cycliste et piéton. Selon le chapeau porté, tous sont à même de constater que de gros efforts doivent être mis pour améliorer le partage de la route au Québec. Chacun a des obligations à respecter en vertu du Code de la sécurité routière. Malheureusement, encore trop d'usagers pensent que l'enfer, c'est les autres!

Selon CAA-Québec, pour changer les comportements inappropriés des différents usagers et assurer un meilleur partage de la route, il faudra, en plus de l'introduction du principe de prudence à l'égard des usagers les plus vulnérables au Code de la sécurité routière, améliorer la signalisation et l'aménagement urbain et mettre sur pied une vaste campagne d'éducation et de sensibilisation, afin que tous les usagers sachent comment se comporter.

Certes, les règles de circulation doivent être appliquées de manière assidue par les policiers. Celles-ci n'ont d'effet que si les piétons, les cyclistes, les automobilistes et les camionneurs ont le sentiment d'être interceptés et sanctionnés s'ils y contreviennent.

Voitures avec des fonctionnalités de conduite autonome

D'après la National Highway Traffic Safety Administration des États-Unis (NHTSA), des facteurs humains sont à l'origine de 94 % des accidents de la route. Les véhicules autonomes, sur lesquels travaillent plusieurs constructeurs automobiles et sociétés de technologies de l'information, ont donc le potentiel d'améliorer de façon importante le bilan routier lorsqu'ils circuleront en grand nombre sur la voie publique. Logiquement, le montant des indemnités versées par la SAAQ, aux usagers la route, devrait diminuer proportionnellement.

Un nombre grandissant de véhicules actuels sont déjà munis de fonctionnalités de conduite automatisée, comme un système de maintien de voie ou le freinage automatique d'urgence (FAU). À lui seul, ce dernier dispositif réduit de 40 % le nombre de collisions par l'arrière selon des études menées par l'Insurance Institute for Highway Safety. Grâce à des efforts concertés de cet organisme, de la NHTSA et des constructeurs automobiles, plus de 99 % des modèles offerts aux États-Unis seront équipés, de série, avec le FAU d'ici le 1^{er} septembre 2022. Les véhicules canadiens bénéficieront aussi de cette technologie, puisque le marché automobile des deux pays est quasi identique.

Or, malgré de telles avancées sur le plan de la sécurité, un certain nombre de freins risquent de retarder l'arrivée massive des véhicules 100 % autonomes sur nos routes. Parmi eux figurent les conditions routières hivernales, qui faussent la perception des caméras, radars et capteurs électroniques nécessaires au bon fonctionnement des systèmes de conduite automatisée. CAA-Québec constate ce phénomène régulièrement dans le cadre de son programme d'essais routiers de véhicules neufs, lequel lui permet de tester plus de 40 véhicules chaque année.

Voilà pourquoi l'organisme juge essentiel que les modèles complètement autonomes puissent être évalués sur le réseau routier québécois au fur et à mesure de leur évolution. À cet effet, il salue l'inclusion dans le projet de loi n° 165 – Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions d'une mesure prévoyant la possibilité de tester, par la mise en place de projets pilotes, des véhicules autonomes.

La notion de responsabilité en cas d'accident causant des dommages corporels restera par ailleurs à clarifier, dans l'optique où aucun occupant du véhicule n'en détiendrait le contrôle effectif.

Sources de distraction au volant (cellulaires, textos, écrans tactiles, etc.)

Selon le bilan routier provisoire 2017 de la Sûreté du Québec, la distraction au volant est maintenant la deuxième cause de collisions mortelles au Québec sur le territoire qu'elle dessert. Puisque l'utilisation du téléphone cellulaire au volant pour converser ou pour texter est un fléau, il y a lieu de s'en préoccuper et d'en dissuader l'usage.

C'est pourquoi CAA-Québec espère que les dispositions du projet de loi n° 165, portant sur l'élargissement de l'interdiction de tenir en main un appareil muni d'une fonction téléphonique, aux appareils électroniques, soient adoptées telles que proposées. Il s'agit d'une recommandation importante.

De plus, selon l'organisme, l'introduction d'une suspension, sur-le-champ, du permis de conduire, pour les récidivistes, aura un effet dissuasif sur les accrocs du téléphone cellulaire au volant. Il en va de même pour l'augmentation du montant de l'amende et du nombre de points d'inaptitude associé à l'infraction. L'inscription de points d'inaptitude au dossier d'un conducteur est particulièrement dissuasive parce qu'il y a un risque de perdre le privilège de conduire en cas d'accumulation massive. Par ailleurs, le nombre de points d'inaptitude a une incidence directe sur la contribution d'assurance.

Enfin, les systèmes d'infodivertissement sont de plus en plus présents dans les véhicules et ils représentent une source de distraction importante. En 2015, CAA-Québec avait sensibilisé le Conseil d'experts à cet effet. Presque trois ans plus tard, l'organisme recommande au gouvernement du Québec de faire pression auprès de Transports Canada pour réglementer la programmation, la taille des écrans et leur utilisation.

CAA-Québec croit important de mentionner à ce sujet que dans les prochaines semaines, il dévoilera les résultats d'une étude, menée par l'AAA Foundation for Traffic Safety, afin de sensibiliser les conducteurs sur la distraction occasionnée par l'utilisation des systèmes d'infodivertissement.

Reconnaissance des bons comportements des conducteurs

CAA-Québec a toujours appuyé la reconnaissance et la récompense des bons comportements des usagers, advenant un redressement exceptionnel du bilan routier. C'est pourquoi il s'était montré favorable avec la réduction de la contribution d'assurance des conducteurs ne présentant aucun point d'inaptitude au dossier en 2016.

Pour l'organisme, la SAAQ envoyait un puissant message aux assurés en reconnaissant et en valorisant que leurs bons comportements sur la route avaient une influence directe sur leur portefeuille.

Afin de reconnaître encore davantage les bons comportements, le moment est venu de récompenser les conducteurs prudents, qui ont un dossier de conduite sans point

d'inaptitude depuis plusieurs années, à l'aide de cotes semblables à celles qui prévalent au Manitoba et en Saskatchewan.

À titre d'exemple, au Manitoba, à partir du niveau de base, chaque année de conduite prudente fait monter l'assuré d'un niveau sur l'échelle des cotes de conduite et économiser encore plus sur les primes applicables au permis de conduire et au véhicule. En Saskatchewan, les assurés qui ont un dossier de conduite vierge obtiennent un rabais de 2 % par rapport à la prime de base, et ce, chaque année de « bonne conduite », puisque c'est cumulatif.

Le message serait alors sans équivoque : le montant de la contribution d'assurance est directement lié aux comportements (bons ou mauvais) des différents conducteurs. Ainsi, seuls les nouveaux conducteurs paieraient une contribution de base. Tous les autres auraient droit à un rabais variant selon le nombre d'années successives où ils ont eu un dossier de conduite vierge ou, au contraire, devraient assumer un supplément en fonction du nombre de points inscrits à leur dossier de conduite.

Cependant, puisque la très forte proportion (près de 80 %) des titulaires de permis de conduire au Québec présentent un dossier sans point d'inaptitude, la reconnaissance des bons comportements à l'aide de rabais ne doit aucunement compromettre la santé financière du régime public d'assurance automobile.

Conclusion

Malheureusement, le souhait de CAA-Québec, formulé en conclusion de son mémoire de 2015, ne s'est pas concrétisé. En effet, ce ne sont pas tous les assurés qui ont de bonnes nouvelles dans les propositions 2019-2021, énoncées par la SAAQ. L'avenir ne se présente pas mal pour autant. La santé financière du régime public d'assurance automobile n'est pas menacée et il existe des solutions pour améliorer le bilan routier.

Bien sûr, il y aura toujours de nouveaux sujets de préoccupation en matière de sécurité routière, mais si les autorités intéressées agissent de manière concertée en matière d'éducation, de sensibilisation et de coercition, tous les usagers de la route en sortiront gagnants.

Parce que CAA-Québec est un acteur important en matière de sécurité routière, et ce, depuis sa création, il est prêt à mettre les efforts nécessaires, en ce qui concerne l'éducation et la sensibilisation, pour obtenir les gains tant recherchés au chapitre du bilan routier. L'organisme est d'ailleurs conscient que ceux-ci sont de plus en plus difficiles à obtenir et faciles à perdre. En termes de sécurité routière, il ne faut jamais rien tenir pour acquis!

À 2022!