



**BUREAU D'ASSURANCE DU CANADA**

## **Le Régime public d'assurance automobile du Québec**

---

*Mémoire présenté à la  
Commission des transports et de  
l'environnement*

**Août 2001**

---

## PRÉAMBULE

### **Le Bureau d'assurance du Canada et l'industrie de l'assurance de dommages**

Le Bureau d'assurance du Canada (BAC) est le porte-parole des assureurs de dommages au pays. Les assureurs membres du BAC au Québec souscrivent près des deux tiers des primes totales émises en assurance de dommages, soit près de 3,3 milliards de dollars.

Au Québec, le BAC est dirigé par des chefs de direction des sociétés qui y ont leur siège social et par des premiers dirigeants de sociétés qui y ont leur principal établissement. L'industrie de l'assurance de dommages compte parmi les employeurs les plus importants du Québec, en générant près de 22 000 emplois directs dans le secteur privé.

L'industrie de l'assurance assume un rôle de premier plan dans l'économie québécoise en permettant à la population du Québec de se protéger contre des sinistres pouvant avoir un impact important sur leur sécurité financière. En 2000, les assureurs de dommages ont versé à leurs assurés plus de 3,3 milliards de dollars afin de les indemniser à la suite de dommages accidentels à leur véhicule, leur habitation ou leur commerce.

### **L'assurance automobile privée au Québec**

En matière d'assurance automobile privée, le marché a souscrit près de 2,4 milliards de dollars en 2000 et a indemnisé pour plus de 1,6 milliards de dollars. Ce marché est occupé par 134 compagnies dont une vingtaine accapare 80 % du marché.

Afin de réduire le risque dans le but ultime de réduire la prime et également pour améliorer la sécurité routière, les assureurs du Québec ont multiplié ou modifié au fil des ans leurs modes de gestion des risques, leurs critères de tarification, leurs programmes de mises en marché et leurs modalités d'indemnisation.

### **Des exemples :**

- la sophistication de la tarification automobile basée sur un nombre important et une variété des critères tels : le profil de l'assuré, son expérience de sinistres, les caractéristiques du véhicule, son utilisation, sa sinistralité, etc. À cet égard, les assureurs du Québec se démarquent par leurs méthodes avant-gardistes de tarification;
- l'installation de systèmes antivol pour les véhicules récents;
- la suppression de la franchise dans le cas de certains types de sinistres, tels le vol ou le délit de fuite;
- la mise en place de programmes de dépannage routier pour leur clientèle;

- le développement de programmes afin d'accélérer le règlement des sinistres et minimiser les inconvénients pour l'assuré;
- la bonification du contrat d'assurance automobile de base par l'ajout sans frais de protections supplémentaires.

Par ailleurs, l'Industrie travaille activement à la prévention des sinistres et de la criminalité de même qu'à l'éducation des consommateurs. Sur ce dernier aspect, le BAC gère un centre d'information sur les assurances qui traite annuellement plus de 60 000 appels d'assurés. Ce Centre informe et aide les consommateurs sur plusieurs aspects dont : achat d'assurance, modes de distribution, critères de tarification, consultation du dossier de sinistres, accès à l'assurance, conseils lors d'un sinistre, explications sur les droits et responsabilités de chaque partie lors d'un sinistre, intervention chez l'assureur, service de médiation.

---

## **INTRODUCTION**

Le Bureau d'assurance du Canada (BAC) est heureux de pouvoir participer aux travaux de la Commission des transports et de l'environnement afin d'apporter, nous l'espérons, un point de vue qui enrichira les discussions tout en contribuant à améliorer le Régime public d'assurance automobile du Québec.

Les commentaires du BAC se limiteront à trois des quatre thèmes faisant l'objet de la consultation, soit :

- le concept d'assurance sans égard à la responsabilité;
- la couverture du Régime;
- l'indemnisation des personnes accidentées reconnues coupables de conduite avec capacités affaiblies.

La quatrième partie du document, nous soulevons certaines questions dont les réponses pourraient permettre d'approfondir la réflexion sur le Régime public d'assurance automobile du Québec et la Société créée pour l'administrer.

À notre avis, plusieurs aspects du régime actuel, tant public que privé, comportent des avantages pour l'ensemble de la population et auront permis de remédier à des problèmes majeurs, tels la non-assurance, qui ont d'ailleurs motivé leur mise en place. Toutefois, après plus de vingt ans, force est de constater que l'assurance publique pour les dommages corporels comporte également des faiblesses qu'il nous paraît important de corriger.

Comme le BAC représente des sociétés dont la raison d'être est l'assurance et ce, depuis plusieurs décennies, les commentaires contenus dans le mémoire s'inspirent principalement de la pratique qui prévaut dans le secteur privé et de l'expertise de ses professionnels.

---

## PARTIE I

### LE CONCEPT D'ASSURANCE SANS ÉGARD À LA RESPONSABILITÉ

D'entrée de jeu, le Bureau d'assurance du Canada (BAC) tient à souligner que l'introduction du régime d'assurance sans égard à la responsabilité, communément appelé le « no fault », présente de nombreux avantages par rapport à la situation qui prévalait avant 1978 :

- régime universel qui garantit une indemnisation à tous;
- indemnisation sans égard à la responsabilité;
- interdiction complète de recours en droit commun contre les tiers responsables de l'accident, nonobstant les circonstances de l'accident, la nature des dommages subis ou la compensation monétaire pour ceux-ci.

Outre l'universalité de la protection, l'avantage principal de ce régime réside certainement dans la simplicité et la rapidité du règlement puisqu'il suffit pour la victime d'établir un lien entre son préjudice corporel et l'accident d'automobile pour recevoir une indemnité. Le fait de ne pas avoir à établir la faute et ainsi ne pas avoir recours au système judiciaire rend le processus plus simple, plus rapide et certainement moins coûteux.

Il nous paraît opportun de rappeler qu'en matière de dommages matériels, le régime introduit en 1978 visait là aussi à accélérer le règlement des sinistres, ce qui s'est réalisé grâce à l'établissement d'une convention d'indemnisation directe. Bien que le régime de responsabilité soit demeuré en matière de dommages matériels, le règlement se fait selon la « Convention d'indemnisation directe » qui détermine la responsabilité de chaque partie dans l'accident. L'assuré ne transige toutefois qu'avec son assureur et n'a de recours que contre lui. L'époque où l'assureur de la partie non responsable devait recouvrer les dommages de l'assureur de la partie responsable est donc révolue. Là aussi, il en a résulté une rapidité et une simplicité accrues du règlement d'un sinistre.

Comme le ministre des Transports l'a mentionné en février dernier, une vaste partie de la population ignore toujours, plus de vingt ans après son introduction, les particularités de notre régime d'assurance et c'est fort regrettable car cette méconnaissance engendre des critiques injustifiées ou des attentes indues.

En effet, il est fréquent que le BAC, tout comme les assureurs, les courtiers ou les experts en sinistres doivent multiplier les explications pour faire comprendre les particularités du régime « no fault » qui s'applique aux dommages corporels et non aux dommages matériels.

Nous constatons par ailleurs en matière d'assurance privée que les consommateurs sont de plus en plus nombreux à réaliser qu'une fréquence d'accidents, responsables ou non, finit par influencer leur prime d'assurance automobile. Cette réalité joue un rôle de premier plan en matière de prévention par l'assuré qui est alors conscientisé que le nombre d'accidents et de réclamations et, par le fait même, ses habitudes de conduite ont un impact sur le coût de son assurance privée.

À notre avis, il n'en va pas de même pour le régime d'assurance public qui est davantage un service social qu'une assurance. Par conséquent, il en résulte selon nous, une certaine déresponsabilisation des automobilistes qui savent acquise leur indemnisation et l'uniformité de leur prime, indépendamment de leurs habitudes de conduite ou de leur fréquence de réclamations. Les modalités du régime peuvent même favoriser les abus, voire la fraude pour des gens peu scrupuleux qui veulent « profiter du système ».

Il est en effet documenté que le régime d'assurance de type « no fault absolu » peut entraîner des effets sur le comportement des conducteurs. Plusieurs études ont permis d'établir qu'un régime d'assurance automobile basé sur le « no fault absolu » tend à rendre les automobilistes moins vigilants sur les routes et à encourager des comportements de conduite dangereux, tels le non-respect de la signalisation routière et la conduite en état d'ébriété. Ainsi donc, ces études ont démontré, jusqu'à un certain point, que le fait de ne pouvoir être poursuivi n'a aucun effet dissuasif sur le comportement des automobilistes, et donc sur leur probabilité de pertes ou d'accidents.

Bien qu'il nous paraisse primordial de conserver les acquis du régime actuel, soit l'universalité de l'assurance, l'indemnisation nonobstant la responsabilité dans l'accident et l'interdiction de recours, il est clair que des changements doivent être apportés pour contrer les effets non désirés du régime.

Pour ce faire, le ministère pourrait revoir certaines modalités du régime pour réaliser deux objectifs :

- faire réaliser à l'automobiliste que son assurance pour les dommages corporels est tributaire du risque qu'il représente;
- minimiser les cas d'abus et de fraude.

Comme c'est courant dans le secteur privé, la gestion des risques peut se faire par le biais de diverses méthodes : une tarification basée sur une multitude de facteurs, une variation dans le type de couvertures offertes et des modalités d'indemnisation qui comprennent des limitations, des montants maximums payables ou encore, des franchises diverses.

Cette recommandation s'appuie sur deux principes intrinsèques à l'assurance :

- Les primes de tous défraient les sinistres de quelques-uns : un assuré qui recourt plus souvent au « fonds » d'assurance que les autres ne devrait pas avoir la même prime que celui qui n'y fait pas appel.
- L'équité de la tarification : la prime est définie en fonction du risque. Plus le risque est grand, plus la prime devrait être importante a contrario, plus le risque est petit, plus la prime devrait diminuer.

À l'instar de ce qui prévaut dans le secteur privé ou même dans le secteur public, la Société de l'assurance automobile est en mesure d'analyser les facteurs de risque entourant l'assurance des dommages corporels d'un individu et, par conséquent, de revoir sa tarification et/ou ses modalités d'indemnisation.

Les changements apportés au fil des ans relativement au coût du permis de conduire et de la contribution d'assurance en tenant compte des points d'inaptitude témoignent de la faisabilité des changements que nous proposons.

---

## PARTIE II

### LA COUVERTURE DU RÉGIME

Lors de son introduction, le régime d'assurance pour les dommages corporels visait à résoudre certaines problématiques, telles les victimes d'accident non indemnisées ou mal indemnisées :

1. Les victimes non indemnisées : il avait été estimé que 28 % des victimes d'accidents d'automobile ne touchaient aucune indemnité.
2. Les victimes mal indemnisées : il avait été établi que les victimes subissant des pertes peu ou moyennement importantes étaient sur-indemnisées alors que les victimes ayant subi des pertes importantes étaient sous-indemnisées.

Pour ce faire, le gouvernement a alors opté pour l'uniformité au niveau : des couvertures d'assurance et de la tarification. Ces choix se justifiaient peut-être à l'époque mais comportent aujourd'hui plusieurs inconvénients.

#### **L'uniformité de la couverture : pas de choix**

L'assurance pour les dommages corporels comporte diverses protections qui comprennent essentiellement des indemnités de remplacement du revenu, des indemnités pour la perte de jouissance de la vie, la souffrance psychique et la douleur et finalement, des indemnités de décès. Dans tous les cas, des barèmes ou des critères ont été définis pour qualifier l'état de la victime et déterminer les montants d'indemnités auxquels elle a droit.

Ce système, bien qu'il ait l'avantage d'être relativement simple, ne permet pas de s'assurer que les protections offertes répondent aux besoins particuliers de chacun.

Sur le plan du remplacement du revenu, par exemple, le régime prévoit que la victime recevra 90 % de son revenu brut, jusqu'à un maximum de 51 500 \$. Bien que ce niveau puisse répondre à la majorité des automobilistes, il reste néanmoins qu'entre 15 et 20 % de la population qui, en fonction de ces critères, ne serait pas indemnisée adéquatement ayant des revenus bruts plus élevés.

Somme toute, l'indemnisation pour la perte de revenu est, de façon générale, relativement généreuse; or, on constate que les montants forfaitaires définis pour la perte de jouissance, les douleurs, souffrances et autres inconvénients d'ordre fonctionnel ou esthétique sont peu élevés et ne permettent pas de compenser les pertes non pécuniaires se rattachant à un accident automobile. Ceci est particulièrement vrai lorsque les dommages corporels sont importants et permanents et qu'ils se produisent à un jeune âge.

En effet, l'indemnité forfaitaire pour préjudice non-pécuniaire est plafonnée à un maximum de 179 375 \$ depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2001, peu importe la gravité et les conséquences du préjudice. Selon l'âge de la victime et ses besoins, ce montant pourrait s'avérer nettement insuffisant.

Il en est de même pour les indemnités relatives à un décès qui sont versées au conjoint ou aux autres personnes à charge de la victime.

Les commentaires récents des victimes d'un accident à la suite de l'effondrement du viaduc du boulevard du Souvenir à ville de Laval confirment que non seulement le régime ne répond pas à tous les besoins mais pire encore, il ne laisse aucun choix.

Nous sommes d'accord avec les commentaires à l'effet qu'il n'appartient pas à un régime d'assurance public de prévoir des indemnités maximales pour tout type de perte ou d'offrir des compensations financières aussi généreuses que celles pouvant résulter de causes issues notamment de régimes autorisant des recours devant les tribunaux.

Par contre, il nous paraît souhaitable, vingt ans après l'introduction du régime, de revoir les modalités d'indemnisation et surtout, de permettre un certain choix à l'automobiliste en fonction de ses besoins.

### **La tarification devrait refléter le risque**

Tel que mentionné déjà, de multiples facteurs sont utilisés par les assureurs privés pour évaluer le risque que représente un individu et, par conséquent, pour déterminer sa prime d'assurance automobile.

Évaluer le risque en matière de dommages implique que l'on détermine non seulement la probabilité de l'assuré de faire appel au fonds d'assurance mais également les montants d'indemnités susceptibles de lui être versés s'il faisait une demande d'indemnité.

L'établissement d'une prime en fonction du risque répond à un principe d'équité selon lequel chaque titulaire de police devrait apporter au fonds commun une contribution monétaire correspondant à la probabilité que des sommes lui soient versées. Rappelons à ce sujet que ce sont les primes payées par l'ensemble des assurés qui servent à compenser ceux qui subiront un sinistre, un autre fondement important de l'assurance.

Lorsqu'on examine la tarification de l'assurance pour les dommages corporels, on constate que la très grande majorité des automobilistes québécois (ayant trois points d'inaptitude ou moins au cours des deux dernières années) paient annuellement une prime d'assurance de 142 \$ qui est répartie de la façon suivante :

- 117 \$ sur l'immatriculation des véhicules de promenade qui représentent environ 75 % des véhicules en circulation;
- 25 \$ sur le permis de conduire.

Comme il est mentionné dans le document de référence de la SAAQ, il est évident que lorsque la tarification de la SAAQ est comparée aux autres systèmes de tarification utilisés par les assureurs privés, celle de la SAAQ « apparaît comme étant relativement simple ». C'est sans doute son seul avantage car une telle tarification, qui fait fi des informations et outils de tarification disponibles, à la SAAQ ou ailleurs, comporte des inconvénients majeurs.



---

## **Une prime identique pour une indemnisation variable**

Alors que la très grande majorité des assurés paient une prime uniforme, ils ne recevront pas pour autant les mêmes bénéfices s'ils subissent un préjudice corporel à la suite d'un accident d'automobile. En effet, une des principales composantes des indemnités payées par la SAAQ, l'indemnité de remplacement du revenu, est basée sur 90 % du revenu brut jusqu'à un maximum de 51 500 \$.

Pour illustrer notre propos, prenons l'exemple de deux personnes; l'une reçoit un revenu annuel de 50 000 \$ et l'autre de 25 000 \$. Si ces deux personnes possèdent des véhicules de promenade et qu'elles ont moins de trois points d'inaptitude à leur dossier de conduite, tous deux paieront 142 \$ de contribution d'assurance à la SAAQ. Or, si ces deux personnes sont blessées dans un accident d'automobile et qu'elles sont incapables de travailler pour une période d'un an, celle qui a un revenu annuel de 25 000 \$ recevra une indemnité hebdomadaire approximative de 432 \$, alors que celle dont le revenu annuel s'élève à 50 000 \$ recevra une indemnité hebdomadaire approximative de 865 \$, soit une différence de 50 % pour deux assurées ayant déboursé la même prime.

Considérant que c'est la contribution de tous qui sert à compenser les pertes de certains, les gens à faible revenu se trouvent à compenser les pertes des gens à haut revenu. Or, en matière d'assurance, la prime devrait toujours refléter l'indemnisation potentielle qui pourrait être versée.

Si l'on transposait cette pratique en assurance privée, la prime exigée pour le propriétaire d'une « Cavalier de Chevrolet » serait la même que pour le propriétaire d'une « Jeep Cherokee », alors que la valeur des véhicules est fort différente de même que leur coût de réparation en cas d'accident.

Inutile de pousser le raisonnement bien loin pour réaliser qu'une telle pratique n'aurait jamais été tolérée par les consommateurs.

Si l'on compare ce volet de l'assurance publique, qui vise à procurer à une victime d'accident 90 % de son revenu, avec d'autres assurances ou d'autres mesures sociales telles notre système d'impôt sur le revenu, l'assurance-chômage ou les contributions à la CSST ou à la RRQ, on constate que dans tous les cas, les contributions financières exigées sont fonction du revenu gagné.

Si l'on revient à notre exemple, nous pouvons donc en déduire que l'automobiliste avec un revenu de 25 000 \$ paie une prime d'assurance plus élevée que nécessaire et l'autre dont le revenu est de 50 000 \$ paie une prime moins élevée qu'il ne le devrait.

## **L'essentiel de la contribution provient de l'immatriculation**

Il est pour le moins curieux que l'on cotise à même l'immatriculation d'un véhicule une contribution pour des fins d'une assurance destinée à protéger les automobilistes, les cyclistes et les piétons contre les dommages corporels pouvant résulter d'un accident de la route.

Non seulement cette contribution est puisée à même une transaction qui n'a absolument rien à voir avec la personne assurée mais elle est quatre fois plus importante que celle prélevée à même le permis de conduire.

### **Les bons conducteurs subventionnent les mauvais**

Un autre inconvénient du système de tarification actuel est que la quasi uniformité de la tarification fait que certains groupes de personnes en subventionnent d'autres :

- les conducteurs ayant un bon dossier de sinistres subventionnent ceux dont l'expérience est mauvaise;
- les propriétaires de véhicules subventionnent l'assurance de ceux qui n'en ont pas;
- les détenteurs de permis de conduire subventionnent les piétons et les cyclistes pour qui aucune contribution n'est exigée.

Compte tenu des multiples éléments décrits précédemment, il est de notre avis que ce système de tarification n'est pas équitable. Nous comprenons que la tarification utilisée par la SAAQ s'appuie sur les orientations qui ont été retenues au moment de la création du Régime, mais il y a lieu de se demander si, vingt ans plus tard, ce système de tarification est toujours adéquat et, surtout, s'il convient toujours aux attentes de la population québécoise. Selon nous, le gouvernement devrait se pencher sérieusement sur cette question avant d'entreprendre, s'il y a lieu, des modifications au régime actuel.

Les problèmes d'équité issus de la tarification résultent essentiellement de la simplicité des critères utilisés par la SAAQ et qui se limitent, pour le moment, à l'utilisation du véhicule et au nombre de points d'inaptitude au dossier de conduite de chaque automobiliste. La contribution d'assurance de la SAAQ ne prend donc pas en considération certains critères fondamentaux de tarification qui sont utilisés par les assureurs privés dont, notamment l'âge, l'expérience de conduite, le dossier de conduite, la marque et l'utilisation du véhicule, le kilométrage parcouru, etc. Or, les systèmes de tarification utilisés par les assureurs privés sont basés sur des statistiques qui font clairement ressortir l'importance de ces critères de tarification pour évaluer correctement le risque à assurer.

Tel que mentionné dans la première partie, le système de tarification devrait être entièrement revu afin que soit respecté le principe d'équité et qu'ainsi, la contribution de chaque assuré reflète véritablement le risque qu'il représente.

---

## **PARTIE III**

### **L'INDEMNISATION DES PERSONNES ACCIDENTÉES RECONNUES COUPABLES DE CONDUITE AVEC CAPACITÉS AFFAIBLIES**

Compte tenu des commentaires que nous avons formulés dans la première partie du présent mémoire, à l'effet que notre Régime public d'assurance automobile du Québec encourage une certaine déresponsabilisation des automobilistes, nous croyons que certaines modifications devraient être envisagées.

Comme mentionné dans la première partie, ces modifications pourraient prendre diverses formes mais toutes visent à responsabiliser les personnes qui représentent un plus grand risque. Elles pourraient toucher, soit les modalités d'indemnisation, soit la tarification.

Des exemples :

- restrictions de couvertures d'assurance;
- montant limite maximal payable selon la nature de la protection;
- application d'une franchise;
- augmentation de la prime par une tarification révisée.

Dans les cas de conducteurs en état d'ébriété qui sont blessés à la suite d'un accident d'automobile, il paraît souhaitable de restreindre, du moins en partie, les indemnités qui leur sont versées et de revoir la tarification de leur assurance, gardant à l'esprit par ailleurs, que les programmes sociaux doivent continuer de s'appliquer afin de ne pas porter préjudice aux familles de ces personnes.

Selon nous, la même approche devrait être employée pour l'indemnisation des dommages matériels puisque à l'heure actuelle, une personne qui endommage son véhicule alors qu'elle est en état d'ébriété sera indemnisée par son assureur. À notre avis, le libellé de la police d'assurance automobile accentue la déresponsabilisation des automobilistes et c'est pourquoi les assureurs ont manifesté à maintes reprises le souhait de voir formuler une exclusion claire dans la police relativement à la conduite en état d'ébriété. Ce type d'exclusion a déjà fait partie intégrante du contrat mais elle a été retirée en 1979.

Compte tenu du choix du gouvernement de faire de la conduite en état d'ébriété un acte criminel, nous croyons, en toute logique, que l'automobiliste qui commet une infraction à ce niveau doit aussi en subir les conséquences, sur le plan de l'indemnisation des dommages corporels et matériels.

---

## PARTIE IV

### AUTRES RÉFLEXIONS

Le gouvernement effectue actuellement une consultation sur quatre aspects particuliers du régime d'assurance. Au fil des ans, il a procédé à diverses consultations sur d'autres sujets et, à la lumière de ses travaux, a apporté des modifications au Code de la sécurité routière ou à la Loi sur l'assurance automobile. Les changements apportés ponctuellement visaient à répondre à des critiques ou pallier à des problématiques particulières.

En faisant de l'assurance pour les dommages corporels un régime public, une seule entité se retrouvait à établir les tarifs et à prélever les contributions d'assurance de tous. Les primes reçues au fil des ans sont, si l'on en juge par les surplus actuariels accumulés de la SAAQ, amplement suffisantes pour répondre aux demandes d'indemnités. Mais compte tenu de l'accroissement des coûts de santé et des divers aspects soulevés dans ce mémoire, nous doutons que certaines pratiques de tarification et de gestion des fonds d'assurance soient toujours acceptables et qu'elles soient garantes de l'avenir. Si l'on se rapporte à certaines décisions prises dans le passé sur la gestion de ces sommes et sur les critiques virulentes qui ont suivies, il y a certainement lieu de se questionner.

En créant un monopole d'état en 1978, le gouvernement visait à réaliser certains objectifs particuliers en matière d'assurance et la dénomination de l'organisme au fil des ans, que ce soit la Régie de l'assurance automobile du Québec ou la Société de l'assurance automobile du Québec, le traduisait bien.

L'assurance est-elle toujours un élément central de la mission de la Société? Officiellement, la SAAQ a comme mission de « protéger les personnes contre les risques liés à l'usage de la route ». Pourtant, deux des quatre programmes de la Société ne concernent ni l'assurance des personnes accidentées, ni la sécurité routière. Ils traitent plutôt du droit d'accès au réseau routier et du contrôle du transport routier.

Notre intention n'est certes pas de répondre à toutes ces questions ou de questionner le bien-fondé de certaines activités mais plutôt de souligner la nécessité, selon nous, de revoir le régime d'assurance automobile pour les dommages corporels ainsi que la mission et la gestion de la SAAQ dans leur ensemble. Certaines décisions ont peut-être eu leur raison d'être dans le passé, mais force est d'admettre qu'aujourd'hui, le régime d'assurance et la Société créée pour l'administrer comportent des incongruités qui mériteraient que l'on s'y attarde.

Si l'on veut véritablement approfondir la réflexion, il nous paraît souhaitable que l'exercice soit fait de manière plus globale et qu'elle puisse permettre une consultation à plus d'intervenants au Québec afin de permettre aux Québécois de soulever leurs inquiétudes, faire leurs critiques ou présenter leurs recommandations.

En 2003, le régime d'assurance automobile du Québec aura vingt-cinq ans. Après un quart de siècle d'activités marquées par de multiples changements au sein de la société québécoise, nous pensons que le gouvernement doit envisager une consultation plus vaste et plus globale.

---

## CONCLUSION

Le Régime public d'assurance automobile du Québec comporte plusieurs avantages indéniables mais aussi, comme nous l'avons expliqué dans notre mémoire, certaines lacunes qu'il nous paraît important de corriger, notamment au niveau de l'uniformité de la couverture et de la tarification des risques. En ce qui concerne la couverture du régime, c'est-à-dire les indemnités prévues pour le remplacement du revenu, les indemnités pour perte de jouissance de la vie et autres pertes non pécuniaires, elle devrait être revue afin de permettre un certain choix aux automobilistes en fonction de leurs besoins. Pour ce qui est du système de tarification utilisé par la SAAQ, bien que simple, nous croyons qu'il est malheureusement fort inéquitable, surtout pour les bons automobilistes et ceux à faible revenu. En effet, la tarification utilisée par la SAAQ actuellement est beaucoup trop uniforme et ne prend pas en considération certains critères fondamentaux comme l'âge, l'expérience de conduite, le dossier de conduite, etc., alors que les statistiques utilisées par les assureurs privés font clairement ressortir l'importance de ces critères de tarification pour évaluer correctement le risque à assurer.

Par ailleurs, nous reconnaissons que le traitement des personnes accidentées reconnues coupables de conduite avec capacités affaiblies est une problématique difficile à résoudre. Cependant, puisque les régimes d'assurance automobile de type « no-fault » peuvent encourager une certaine déresponsabilisation des automobilistes, nous croyons que certaines modifications devraient être envisagées au régime actuel afin de restreindre, au moins en partie, les indemnités qui leur sont versées tout en revoyant la tarification qui leur est appliquée. La même approche devrait d'ailleurs être employée pour le régime d'indemnisation des dommages matériels. À l'heure actuelle, une personne qui endommage son véhicule alors qu'elle conduit avec les capacités affaiblies ne subit aucunement la conséquence de ses gestes puisqu'elle sera complètement indemnisée par son assureur. Nous recommandons que des modifications soient apportées à la police d'assurance automobile afin de remédier à la situation des conducteurs avec capacités affaiblies.

En 2003, le régime d'assurance automobile du Québec aura 25 ans. Après un quart de siècle d'activité marqué par de multiples changements au sein de la société québécoise, nous croyons que le gouvernement doit envisager une consultation beaucoup plus vaste et plus globale afin de véritablement approfondir la réflexion en ce qui concerne non seulement les quatre thèmes abordés dans le document de référence, mais aussi des problématiques plus larges comme la mission et la gestion de la SAAQ. À cet égard, le BAC offre toute sa collaboration au gouvernement afin de développer le régime d'assurance automobile qui conviendrait le mieux à la réalité actuelle de la société québécoise.