

2024-03-07 - 11 h - Éric Ducharme et la secrétaire générale / Divers suivis SAAQ

26 février 2024 15:11

Date de la réunion: 2024-03-07 11:00
Emplacement: Réunion Microsoft Teams
Lien vers un élément Outlook: [cliquez ici](#)
Message d'invitation

Réunion Microsoft Teams

Participez à partir de votre ordinateur, de votre application mobile ou de l'appareil de la salle

[Cliquez ici pour rejoindre la réunion](#)

ID de la réunion : 248 421 058 775

Code secret : RHNN4U

[Télécharger Teams](#) | [Rejoindre sur le web](#)

Ou composer le numéro (audio seulement)

[+1 581-316-0245,,612599728#](#) Canada, Quebec City

ID Conférence Téléphone: 612 599 728#

[Rechercher un numéro local](#) | [Réinitialiser le code confidentiel](#)

[Pour en savoir plus](#) | [Options de réunion](#)

Participants

-  [Dominique Savoie](#) (Organisateur de la réunion)
-  [Garde du corps](#) (Accepté dans Outlook)
-  [Éric Ducharme](#) (Accepté dans Outlook)
-  [Julie Harvey](#) (Accepté dans Outlook)

Notes

À la demande de M. Ducharme.

- Éric aurait demandé une dérogation pour les véhicules des contrôleurs routiers - Ils seront sortis du PIV - La SAAQ veut avoir les véhicules noirs avec des bandes blanches
- UPAC - Langelier et Henri-Bourassa ont été la cible de fraudes au niveau des permis de conduire - 40 enquêteurs ont été impliqués dans l'enquête
- Sur l'île-de-Montréal, il y a Dorval, Henri-Bourassa, Langelier et Place Versailles (10 comptoirs sont ouverts mais il en reste à ouvrir d'ici mai car il y aura 40 comptoirs à terme dans ce point de service)
- Difficulté avec le cabinet, climat de confiance effrité
- Camionneurs - des projets-pilote avaient été réalisés dans certaines régions
- Les gens sont invités à transiger sur les bornes SAAQClic dans les points de service (15 000 comptes ont été ouverts cet automne). Tout nouveau conducteur doit ouvrir son compte SAAQClic
- Pilote de 5 centres de service (Baie-Saint-Paul, Malbaie, Bonaventure, Île-de-la-Madeleine, etc.) sont fermés les lundis et on prend des appels seulement et ils traitent des dossiers clients. Mercredi on ouvre plus tard car on fait une heure de formation. Cette initiative sera arrêtée au printemps durant la période la plus achalandée
- Mesures de performance ont été ajoutées dans les contrats de renouvellement des mandataires - Ils sont payés plus chers cependant
- Le VG n'est pas capable d'auditer la SAAQ - les données ne sont pas bonnes à cause du nouveau système
- La base historique transférée des états financiers antérieurs est bonne
- La SAAQ a jusqu'en octobre 2024 pour régler ses problématiques au niveau des budgets et des états financiers - l'année financière de la SAAQ se termine le 31 décembre 2024
- Les contrôles généraux informatiques - 500-600 personnes font des corrections - il faut documenter chaque geste posé - ça devrait être réglé le 15 mars
- Fonds de la sécurité routière - la SAAQ a demandé aux Finances de prendre l'argent pour la reconnaissance des permis des immigrants là-dedans
- Le déficit cumulé de la SAAQ ne cesse pas d'augmenter et est à plus de 600 millions de dollars
- Stratégie contractuelle - Éric a besoin d'un pont jusqu'en décembre 2024 - 30 M\$

- Investissement requis pour un nouveau CTI IBM - la SAAQ a les montants - Ça devra être hébergé au MCN - 37 M\$ - on ira en AO
- Le cabinet des Transports a refusé de signer la nouvelle désignation DPI de la nouvelle VP en informatique - Éric a dû la signer lui-même

[REDACTED]

[REDACTED]

- Éric propose à la SG d'aller visiter les nouveaux locaux de Place Versailles



Situation CS HB

En réponse à vos questions, pas de problématique particulière au CS de la SAAQ de Henri-Bourassa le 4 mars. Voir en pièce jointe la note avec les détails, également transmise au CPM qui en a fait la même demande.

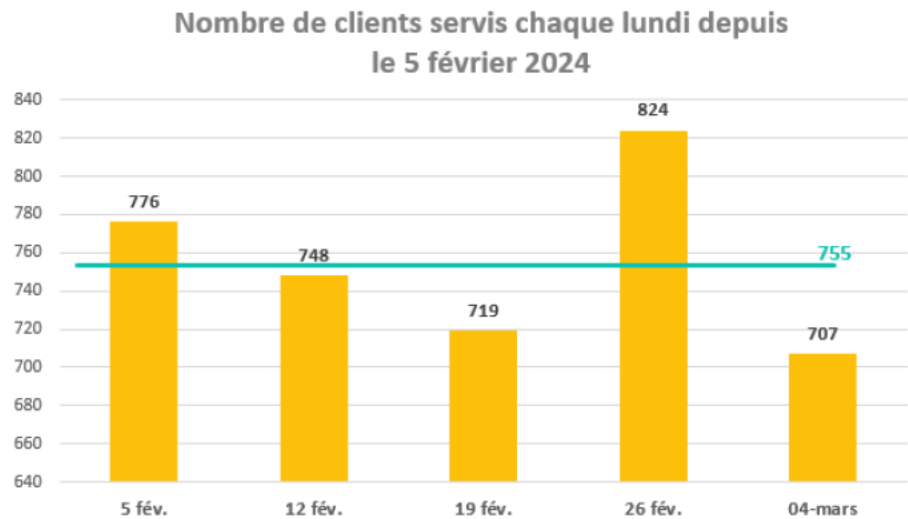
Quant à Place Versailles, bien ouvert comme prévu avec l'ouverture progressive du CS à Place Versailles (dans un local temporaire pour 10 comptoirs pour l'instant et en mai prochain avec 38 comptoirs). Ce nouveau CS permet de bonifier l'offre de services, notamment, en matière de services de reconnaissance de l'expérience de conduite pour les nouveaux arrivants, pour les services de ligne verte et d'accompagnement de la clientèle aux bornes SAAQclic.

Ordre du jour	État de situation	Préparation à la haute saison Des services en personne	États financiers 2023 Et autres suivis	Stratégies contractuelles CASA et CTI	Perception taxe Immatriculation Véhicule de promenade	Contribution assurances 25-27
 00. ODJ 2022-03-0...	 01. Mise en contexte ...	 02. Préparati...	 03. États financiers...	 04. Stratégies...	 05. Perceptio...	 06. Contributi...

OBJET : Centre de services Henri-Bourassa	OBJECTIF DE LA NOTE : INFORMATION
---	---

RAPPEL DES FAITS

- Le Centre de services (CS) Henri-Bourassa situé à Montréal représente le centre accueillant le plus fort volume de clients dans la province. À cet effet, pour soutenir l'accueil du volume d'affaires :
 - On y retrouve **54 comptoirs**, 8 bornes libre-service, 55 postes d'examen théorique ainsi que deux roulottes servant à accueillir la clientèle à leur arrivée.
 - Un total de **125 employés** sont présents dont 69 préposés au permis et à l'immatriculation et 25 évaluateurs.
 - Reconnu comme le point central du service de la reconnaissance d'expérience de conduite et offrant tous les services de ligne verte et de ligne rouge, la clientèle de ce CS est variée et nombreuse avec près de **700 personnes qui y transigent tous les jours**.
- Ce lundi 4 mars, le nombre d'employés présents était normal : aucune absence imprévue du personnel. Le CS a fonctionné à pleine capacité et tous les systèmes étaient fonctionnels.
- Pour cette même journée, 707 clients ont été servis dans ce CS. En moyenne, les lundis, le nombre de clients s'élève à 755.



- Pour la journée du 4 mars 2024, le délai d'attente moyen était de 20 minutes et respecte donc les engagements de la Déclaration de service aux clients.
- À titre comparatif, il y a un an, lors du déploiement de SAAQclic, les délais d'attente dépassaient une heure et deux fois moins de clients étaient servis (327 clients pour le 6 mars 2023). En mai 2023, les délais d'attente étaient en amélioration, mais le nombre de clients servis restait inférieur à la situation actuelle

Délai	4 mars 2024	6 mars 2023	8 mai 2023
Ligne rouge	19 min	70 min	41 min
Rendez-vous ligne verte	24 min	166 min	89 min
Sans rendez-vous	12 min	177 min	127 min
Nombre de clients servis	707	327	532

COMMENTAIRES

- Ce CS n’a pas vécu de problématique particulière ce lundi 4 mars 2024 n’eut été de l’intervention de l’Unité Permanente Anti-Corruption (UPAC) effectuée la semaine précédente. À la suite de cette intervention, trois employés ont été suspendus en fin de semaine dernière (dont l’employé qui gérait la clientèle redéployée dans les deux roulottes et un agent de sécurité) et ont été remplacés par des personnes qui sont actuellement en habilitation dans leur nouveau rôle.
- Par conséquent, ce lundi, l’accueil des clients sans rendez-vous était en rodage, ce qui a pu affecter temporairement la fluidité de la prestation de service.
- En outre, en préparation de la haute saison à venir, la Société poursuit ses efforts pour améliorer l’accessibilité aux services dans la région de Montréal, avec notamment l’ouverture progressive du CS à Place Versailles (dans un local temporaire pour 10 comptoirs pour l’instant et en mai prochain avec 38 comptoirs). Ce nouveau CS permet de bonifier l’offre de services, notamment, en matière de services de reconnaissance de l’expérience de conduite pour les nouveaux arrivants, pour les services de ligne verte et d’accompagnement de la clientèle aux bornes SAAQclic.
- Ainsi, une meilleure répartition de l’achalandage permettra de diminuer la pression sur les employés des autres CS de la région de Montréal, dont celui de Henri-Bourassa.

CONSULTATIONS

- Sans objet

IMPACTS BUDGÉTAIRES

- Sans objet

RECOMMANDATIONS ET/OU MISE EN GARDE

- Sans objet

Approuvé par	Anne-Renée Beaulieu Vice-présidente, par intérim à l'accès sécuritaire au réseau routier	Collaboration	2024-03-06 Date
--------------	---	---------------	---------------------------------------

RENCONTRE
Mme DOMINIQUE SAVOIE ET M. ÉRIC DUCHARME

RÉUNION TEAMS
7 mars 2024

ORDRE DU JOUR

1. Mise en contexte et état de situation sur les services à la clientèle *
2. Préparation à la haute saison *
3. État financiers 2023 et autres suivis financiers *
4. Stratégies contractuelles CASA et CTI *
5. Perception de taxe sur l'immatriculation des véhicules (TIV) *
6. Contributions d'assurance 2025-2027 *
7. Varia


7.4 Centre de services Henri-Bourassa

* Document joint

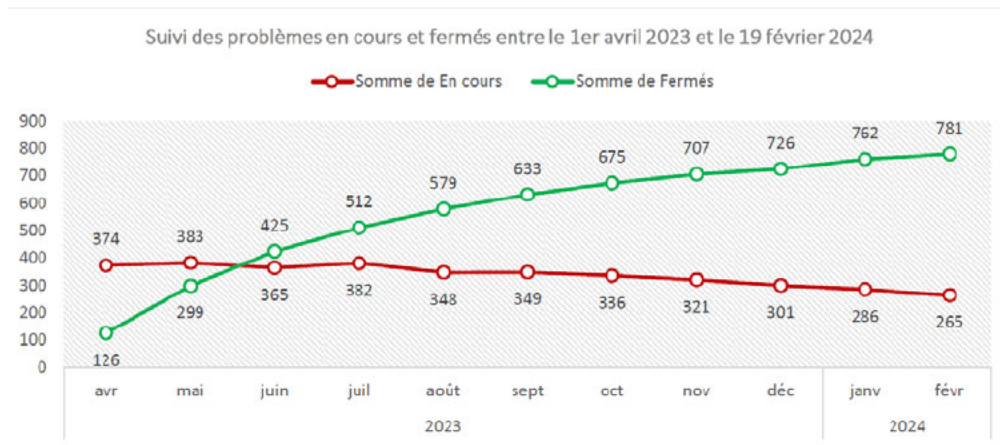
Mise en contexte et état de situation des services à la clientèle

Société de l'assurance automobile du Québec

7 mars 2024

État de situation

- La solution CASA - SAAQclic fonctionne. Depuis le 20 février 2023 :
 - Plus de 10M de clients servis;
 - Près de 4M de clients servis en services électroniques
 - Plus de 220K déremisages et plus de 245K remisages effectués en ligne (évitant à ces clients de se déplacer)
- Entre le mois d'avril 2023 et le 19 février 2024, 781 des 1 046 problèmes identifiés ont été résolus.



État de situation (suite)

La Société poursuit ses efforts pour éviter les déplacements de ses clients et afin d'offrir davantage de plages de rendez-vous et de réduire les délais d'attente :

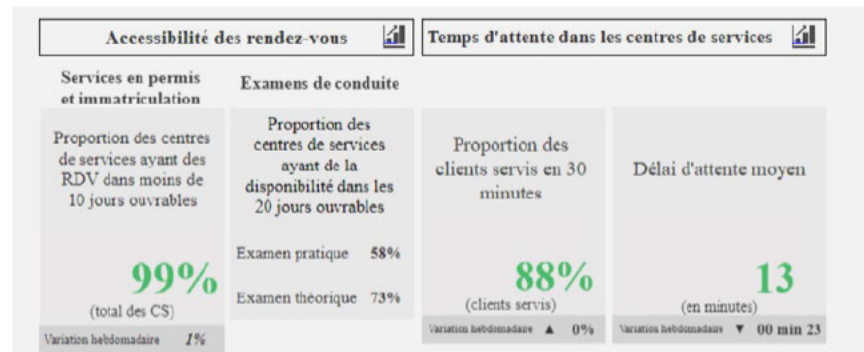
- Reprise de la photo tout au long de l'année 2024 (évite déplacements de 50K clients par mois).
- Maintien des employés embauchés l'an passé en vue de la haute saison.

Nombre d'employés – Services en personne

	2023-01	2024-01
Employés	870	1 029

- Opération « Remisage » Automne 2023 : 15K comptes SAAQclic créé pour atteindre près de 19K. Proportion de remisages effectués en ligne s'élève à 43 % (maintien des parts de marché de l'année 2022).
- Depuis janvier : projet pilote optimisation des heures d'ouverture de 5 CS pour redéployer, une journée par semaine, les ressources vers d'autres canaux de service à la clientèle. Bilan mi-parcours positif :
 - Plus de 2 550 clients servis, délai moyen d'attente des clients pour les services en personne inférieur à 15 minutes (moyenne).
 - Pour l'ensemble de la période visée, des rendez-vous étaient disponibles pour les clients qui auraient souhaité éviter l'attente du mode sans rendez-vous.

En février 2024 :

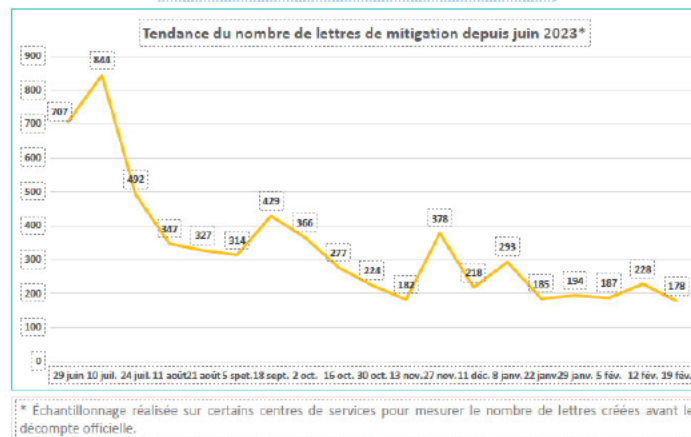


État de situation (suite)

- Des mesures d'accélération des délais de traitement sont en place afin de permettre le retour à l'inventaire courant à la fin mars pour les dossiers médicaux : 55 000 dossiers clients (incluant les moins à risque) ont été traités depuis le 15 janvier 2024.

Portrait des lettres de mitigation

- Avancement des résolutions des lettres de mitigation en points de services :



- Tous les contrats ont été conclus avec les mandataires avec un avenant incluant des mesures de performance

Et maintenant ...

Bien que la situation soit revenue à la normale, la Société continuera de vivre des périodes de fort achalandage comme chaque année, plus particulièrement à la fin de chaque mois en raison de l'échéance des immatriculations, au printemps pour le déremisage et au début de l'automne pour le remisage.

- Travaux en cours pour définir nouvelle convention de performance pour monitorer accessibilité et qualité des services à la clientèle tout en optimisant utilisation des ressources sur les différents canaux de services (point 2 de l'ordre du jour):
 - Nouvelle approche de surveillance pour identifier zones d'intervention afin d'agir de manière proactive. Des indicateurs de suivi opérationnel mis à la disposition des gestionnaires des centres de services;
 - Mesures spécifiques de surveillance pour délais et files d'attente pour les mandataires seront mises en place.
- Poursuite des efforts pour améliorer accessibilité aux services dans la région de Montréal, notamment pour réduire délais pour obtenir un rendez-vous :
 - CAA-Longueuil : 4 comptoirs seront ajoutés pour augmenter capacité d'accueil à 11;
 - CS Place Versailles : ouverture du local temporaire pour 10 comptoirs. En mai prochain : ouverture du local permanent avec 40 comptoirs. Bonifiera offre de services, notamment, en matière de services de reconnaissance de l'expérience de conduite pour les nouveaux arrivants, les services de ligne verte et accompagnement de la clientèle aux bornes SAAQcliq.

Et maintenant ... (suite)

Déploiement d'une stratégie « Déremisage » pour le printemps 2024 sera déployée avec comme cibles :

- 65 % des transactions dans SAAQclic versus 55 % en 2023, afin de rétablir les parts de marché de 2022 (63 %);
- Accompagnement pour créer plus de 25 000 comptes SAAQclic en succursale;
- Réduction de 15 % par CS du nombre de déremisages effectués aux comptoirs.

Cette stratégie est appuyée par le déploiement d'une campagne de promotion du service de déremisage par SAAQclic.

Et on continue également ..

- De corriger les comptes clients et finaliser les redressements (57) (point 3 de l'ordre du jour);
- De réaliser les états financiers, en étroite collaboration avec le Vérificateur général (point 3 de l'ordre du jour);
- D'encourager l'utilisation des services numériques, notamment par le biais de la campagne publicitaire SAAQclic (date de diffusion à venir);
- De mettre en place les actions qui nous permettront un retour à l'équilibre budgétaire d'ici 5 ans et le remboursement de notre dette.

ANNEXES

Tableau de l'état de la reprise des services liés au déploiement par canaux de services - 28 février 2024

Global	Cible	État de situation	
Services en personne en centres de services			
Délai moyen avec et sans rendez-vous	Moins de 30 minutes	=	Délai moyen d'attente de la dernière semaine : 13 minutes 12 mins avec RDV 18 mins sans RDV 88 % des clients servis en moins de 30 mins en février
Accessibilité des services par rendez-vous	Immatriculation et permis : Rendez-vous en moins de 10 jours ouvrables	=	99 % des centres de services offrent des rendez-vous en moins de 10 jours.
	Examens pratiques en 20 jours ouvrables		Proportion des centres de services offrant des RDV dans le mois. Des RDV sont injectés régulièrement. - Pratique : mars : 64 %, avril : 90 %, mai : 98 % - Théorique : mars : 93 %, avril : 98 %, mai : 100 %
	Reconnaissance de l'expérience de conduite 1 février au 31 mars : 34 800 clients		34 200 clients planifiés du 1er février au 31 mars 2024 et nous avons 34 800 comme cible. Nous avons 600 clients restants en cours de planification et il demeure assez de rdv (5 750).
Création de comptes SAAQclic aux bornes	25 000 comptes SAAQclic d'ici le 15 juin 2024		Depuis le début d'année 2024 et en date du 27 février, nous avons 8 304 créations de comptes SAAQclic.
Téléphone			
Appels reçus	Comparable journalier en fév. 2023 : 23 885		Moyenne journalière fév. 2024 (1 ^{er} au 27 février 2024.) : 12 727
Prestation électronique de service			
			La transaction remisage ainsi que celle de l'exemption des pneus d'hiver sont similaires à l'année 2022.

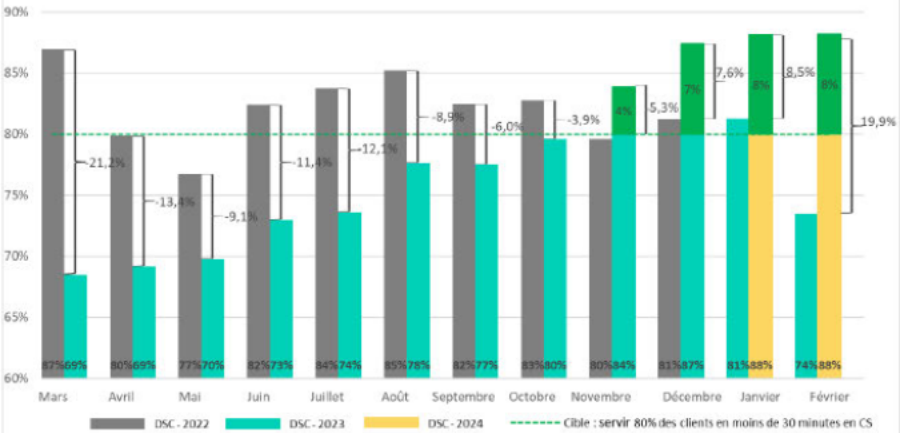
En vue de la haute saison, l'achalandage sera à son maximum en mai, comme chaque année. La préparation est en cours afin d'assurer l'accessibilité et les délais raisonnables.

Légende :

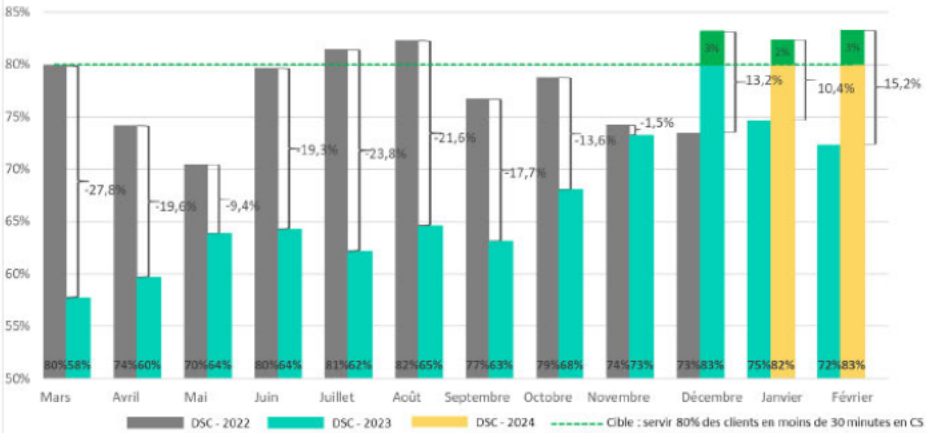
 Amélioration
 Stable
 Diminution

Graphiques

Graphique 1 - DSC : Servir les clients en 30 minutes en CS
(Ensemble de la province)



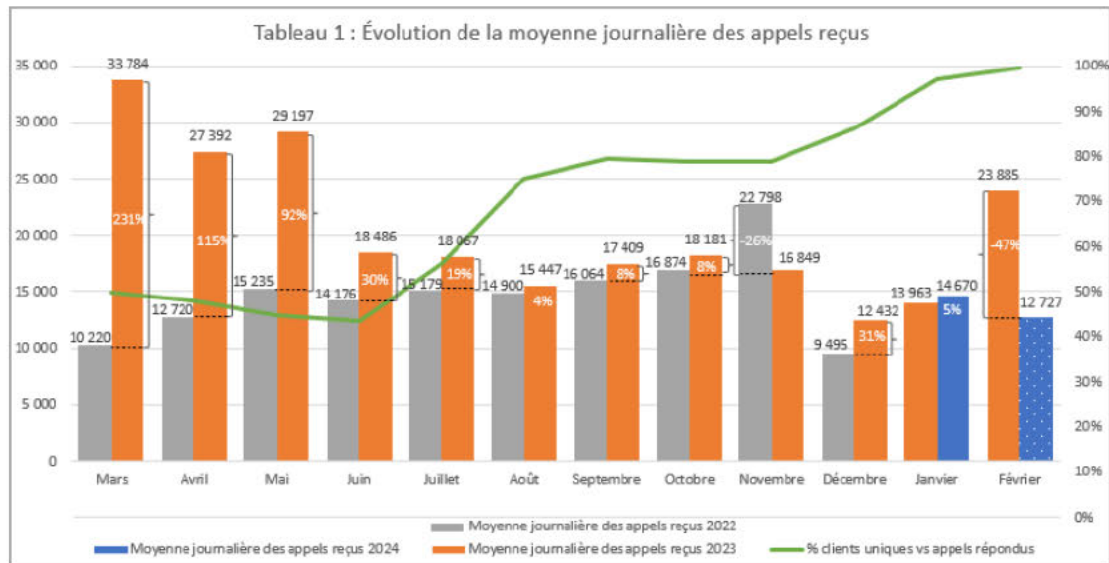
Graphique 2 - DSC : Servir les clients en 30 minutes en CS
(CMM)



Légende :
↑ Amélioration
= Stable
↓ Diminution

Graphique 3

Tableau 1 : Évolution de la moyenne journalière des appels reçus



Légende :
 ↑ Amélioration
 = Stable
 ↓ Diminution

Prestation de services en personne pour Montréal

CMM	Cible	État de situation
Services en personne en centres de services		
Délai moyen avec et sans rendez-vous	Moins de 30 minutes	= Délai moyen d'attente pour la dernière semaine : 16 minutes 16 mins avec RDV 22 mins sans RDV 83 % des clients servis en moins de 30 mins en février
Accessibilité des services par rendez-vous	Immatriculation et permis : Rendez-vous en moins de 10 jours ouvrables	= Situation sous surveillance pour Longueuil. 5 des 6 CS de la CMM respectent la cible de 10 jours.
	Examens pratiques en 20 jours ouvrables	Proportion des centres de services offrant des RDV dans le mois. Des RDV sont injectés régulièrement. - Pratique : mars : 33 %, avril : 100 %, mai 100 % - Théorique : mars : 83 %, avril : 83 %, mai : 100 %

Afin d'augmenter la capacité de servir les clients en personne, les travaux se poursuivent afin d'ouvrir un nouveau centre à Place Versailles, dans l'Est de Montréal au printemps 2024. Des services de reconnaissance de l'expérience de conduite, de transfert de propriété et d'accompagnement de la clientèle aux bornes SAAQclic (autonomie du client) y seront offerts en vue de la haute saison.

- Un site temporaire, de 10 comptoirs situés au rez-de-chaussée, est ouvert à la clientèle depuis le 26 février 2024. Plus de 200 clients ont été servis cette semaine. Le rodage se poursuit.
- Les travaux se poursuivent pour l'ouverture du nouveau site officiel au mois de mai 2024.

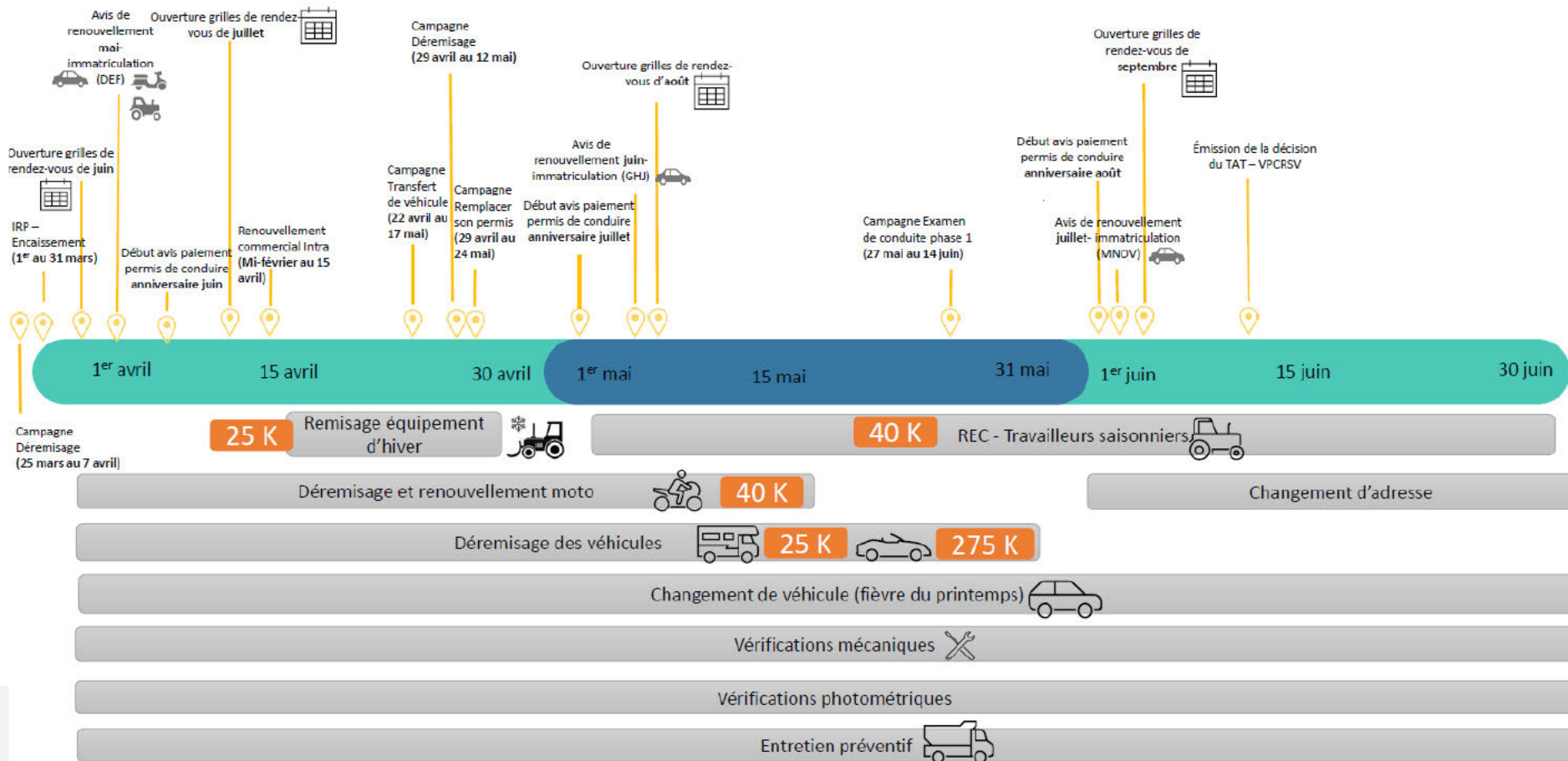
Légende :

Amélioration

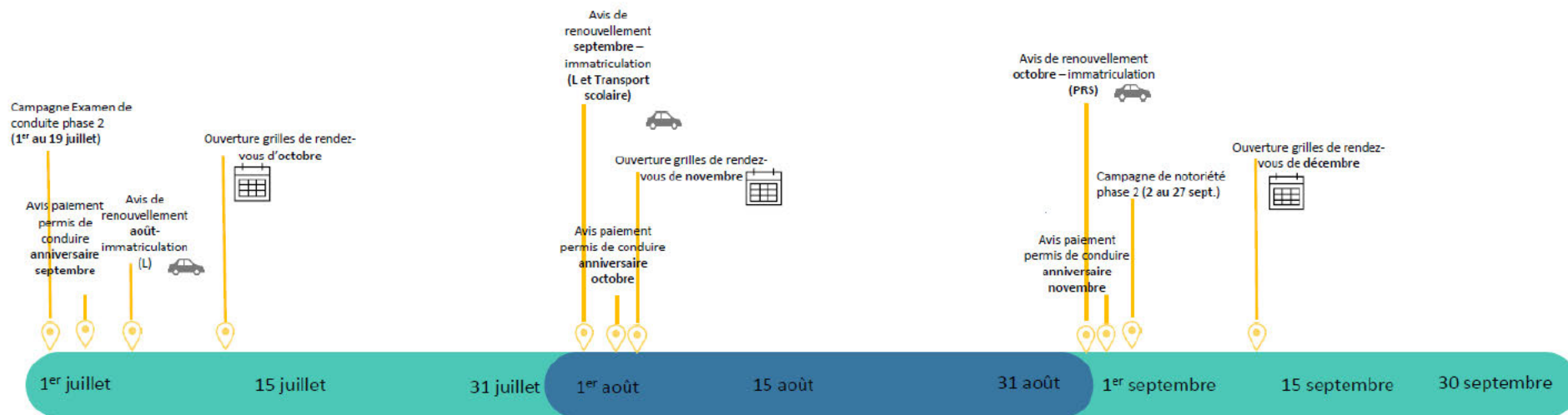
= Stable

Diminution

Gestion des services à la clientèle



Gestion des services à la clientèle



Changement
d'adresse

Nombre de clients servis

10 466 682

Montants perçus

5 049 M \$

Clients servis en services électroniques

3 931 288

Clients et Entreprises

1 591 332 clients servis

841 214 comptes créés ⁽¹⁾Déremises ⁽²⁾

221 726

Prise RV pour examens

432 276

Remises

246 280

Mise au rancart d'un véhicule

52 793

Transfert de propriété

38 918

Mise à jour du dossier client

780 057

Commerçants

10 917 utilisateurs

754 097 immatriculations de véhicules
(neufs & usagés)Mandataires ^(vérification mécanique)

1 114 utilisateurs

375 087 vérifications mécaniques

Partenaires

1 157 utilisateurs

Clients servis
Points de services

5 140 224

 Délai moyen d'attente  17 min
 Vitesse  91 %

Envois postaux

Permis de conduire

1 726 745

Plaque d'immatriculation

1 311 567

Avis de renouvellement (permis et immatriculation)

10,92 millions

Clients répondus - Centres de relations clients

Appels

865 002

Courriels

182 119

Médias sociaux

26 171

Échanges de données en continu ⁽³⁾

117,47 millions

Contrôles routiers

Interventions sur routes

110 477

Centre de renseignements policiers du Québec (CRPQ)

25,917 millions

Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé

11,240 millions

(1) Nombre de comptes SAG : 1 161 713

(3) Cumulatif au 3 mars

(2) Nombre de 2022 : 209 710

Préparation à la haute saison des services en personne

Société de l'assurance automobile du Québec

7 mars 2024

Tour de contrôle

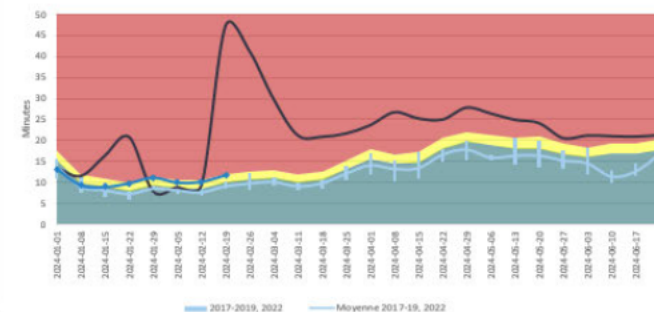
Différents indicateurs sont suivis hebdomadairement pour assurer une **gestion proactive** de la haute saison pour la CMM et la province.

Les **points d'inflexion** permettent d'évaluer des effets prospectifs et d'apporter des ajustements en continu par des actions ciblées au besoin.

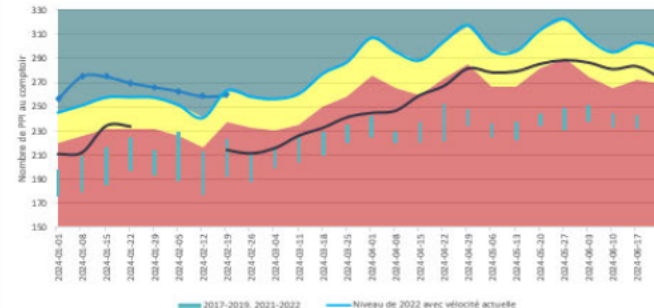
À cela, s'ajoutent les indicateurs de disponibilité des rendez-vous pour les services en permis et immatriculation, les évaluations théoriques et pratiques.

GRAPHIQUES DU RESTE DE LA PROVINCE - LECTURE HEBDOMADAIRE

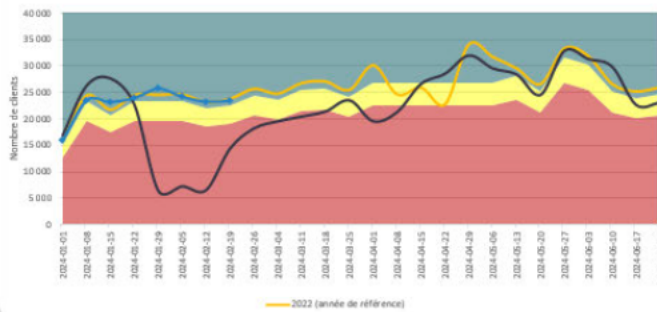
Évolution du temps d'attente hebdomadaire moyen



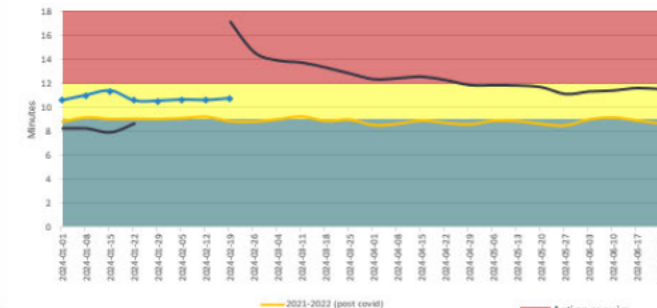
Nombre de PPI moyen au comptoir



Nombre de clients servis par semaine



Durée moyenne des services au comptoir



■ Action requise
■ Vigilance
■ En contrôle
■ 2023 (déploiement)
■ 2024

REDDITION DE COMPTES HEBDOMADAIRE

		REDDITION DE COMPTE		
		Semaine du 19 février 2024		
		Indicateur	Résultat	Commentaires
	Clients servis		77 640	
CMM	Temps d'attente	●	15 min	Respect de la DSC à 85% ¹
	Centres ayant des rdv disponibles			
	Permis et immatriculation	●	88%	
	Évaluation théorique	●	50%	Priorisation des clients REC au théorique
	Évaluation pratique	●	42%	Tous les centres offrent des RDV en avril
Reste Province	Temps d'attente	●	12 min	Respect de la DSC à 89% ²
	Centres ayant des rdv disponibles			
	Permis et immatriculation	●	100%	
	Évaluation théorique	●	97%	
	Évaluation pratique	●	71%	

Légende

- En contrôle
- Surveillance
- Actions pour redresser la situation

¹ 30 minutes de temps d'attente moyen correspond à environ 65% de respect de la DSC, soit le taux d'atteinte moyen pour la haute saison depuis 2017 pour la CMM.

² 22 minutes de temps d'attente moyen correspond à environ 75% de respect de la DSC, soit le taux d'atteinte moyen pour la haute saison depuis 2017 pour le reste de la province.

Directives pour les gestionnaires des succursales en matière de gestion des services à la clientèle

- **En tout temps :**
 - ✓ Le client doit être pris en charge afin de répondre à son besoin (SAAQclic, rendez-vous à un autre moment, etc.);
 - ✓ Il ne doit y avoir aucune file d'attente à l'extérieur;
 - ✓ Transfert de client entre succursales lorsqu'il y a de la disponibilité
 - ✓ Remonter toute situation anormale ayant un impact sur le service à la clientèle;
- **Clients avec et sans rendez-vous :**
 - ✓ Accompagnement aux guichets libre-service lorsque le service est disponible sur SAAQclic pour renforcer la migration de la clientèle vers nos services numériques;
- **Offre de services:**
 - ✓ Vigie en continu sur l'offre de RDV pour maintenir une accessibilité de services selon les cibles établies;
 - ✓ Stratégie intégrée avec le réseau de mandataires pour s'assurer du maintien d'une offre de services globale répondant à la demande;
 - ✓ Augmenter l'offre de services si nécessaire par une affectation de ressources optimale et élargir les heures d'ouverture, au besoin.

ÉTATS FINANCIERS 2023 ET AUTRES SUIVIS FINANCIERS



7 mars 2024

ÉTATS FINANCIERS 2023

- > Les travaux supplémentaires requis pour l'audit 2023 sont importants et amène des délais pour la production des états financiers 2023, notamment :
 - Redressements des comptes des clients et comptabilisation des revenus
 - Documentation et validation des contrôles généraux informatiques de la solution numérique, plus spécifiquement ce qui concerne les accès et la séparation des tâches incompatibles
 - Probabilité d'une opinion modifiée (réserve) aux états financiers
- > La planification et le suivi des travaux d'audit font l'objet de rencontres hebdomadaires avec les auditeurs externes (Vérificateur général et la firme BDO)
- > Le dépôt du rapport annuel de gestion 2023 qui inclut les états financiers de la Société et du Fonds d'assurance automobile est prévu au début de l'automne 2024

CONTRÔLES GÉNÉRAUX INFORMATIQUES

GESTION DES CHANGEMENTS ●

Analyse des accès lors de changements informatiques				Échéance
en date du 16 février 2024				
Analyse par les tribus VPEN	↑ 6	220 / 220	16 février	✓
Validation des analyses (conjointement)	↑ 47	220 / 220	22 février	✓

> Les analyses ont été transmises au VG le 23 février 2024

ACCÈS D'URGENCE - FIREFIGHTER (FF) ●

- > Plan d'actions
- > Renforcement du processus d'octroi des FF ✓
 - > Ajustement des rôles des tribus afin de réduire les accès aux FF (en cours)

Réduction des accès aux FF	Échéance
Tribu Contrôler et surveiller les personnes (CSP)	21 février ✓
Chapitre Basis (programmation)	15 mars
Tribu Contrôler et surveiller les véhicules (CSV)	Débuté

- > Retrait des accès au FF non requis (en continu)
- > Monter en compétences des lignes d'affaires afin de rééquilibrer les rôles et responsabilités entre les tribus et les lignes d'affaires (en continu)

ANALYSE DES TÂCHES INCOMPATIBLES ●

- > La livraison 2 de CASA a entraîné la création ou la modification de 69 rôles.
- > Les rôles les plus à risque ont été priorisés par la VPCAFCO :

Rôles PPI et arrière-guichet (4 rôles)	Échéance
Phase préparatoire (atelier, gabarit, formation, etc.)	8 mars
Ateliers pour révision des rôles	22 mars
Analyse de risques et de solutions et approbation des solutions	12 avril
Analyse des risques avérés (dernière étape requise pour EF 2023)	En continu
Réviser et déployer les rôles (VPEN)	En continu jusqu'au 31 octobre

VPEN – Rôles de soutien et de support TI (24 rôles)	Échéance
Phase préparatoire (gouvernance et propriétaires)	12 avril
Analyse de risques et de solutions et approbation des solutions	5 juillet
Analyse des risques avérés (dernière étape requise pour EF 2023)	En continu
Réviser et déployer les rôles (VPEN)	En continu jusqu'au 27 décembre

RÔLES NON UTILISÉS ●

	Échéance
Travaux préparatoires et rédaction des communications	Terminé ✓
Communications aux gestionnaires	9 février ✓
Retrait des rôles inutilisés PPI et arrière-guichet (375)	18 février ✓
Retrait des autres rôles inutilisés (274 en analyse)	29 mars

EF 2024

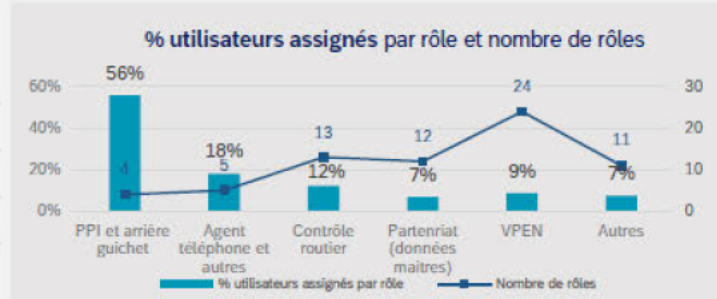
Les travaux supplémentaires devront se poursuivre pour l'audit de 2024.

Rôle PPI et arrière-guichet

56 %

UTILISATEURS DES SECTEURS D'AFFAIRES

2 760 / 4 930 utilisateurs



- > Prochaine étape :
- > Octroyer des accès en lecture seulement pour les rôles dont les fonctions ne justifient pas les accès en écriture (en continu)

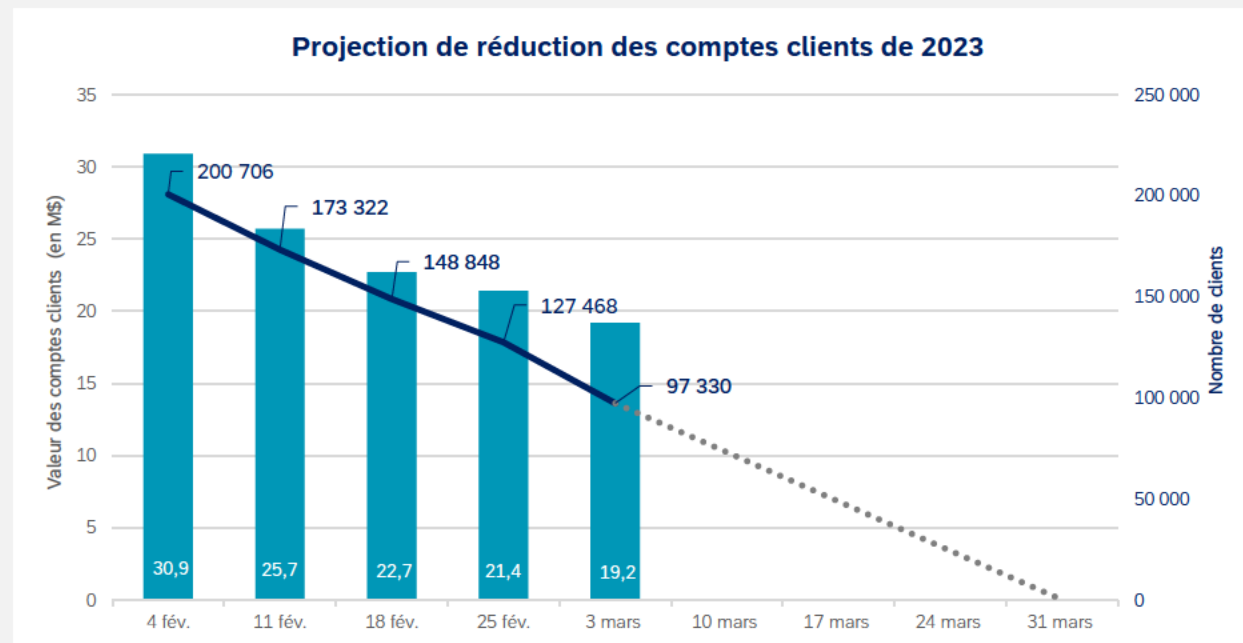
RETRAIT À 375 utilisateurs DE RÔLES NON UTILISÉS

ÉTAT DE SITUATION DES COMPTES CLIENTS 2023

REMBOURSEMENTS LIÉS AUX COMPTES CLIENTS

PLAN D' ACTIONS ET ÉCHÉANCIER

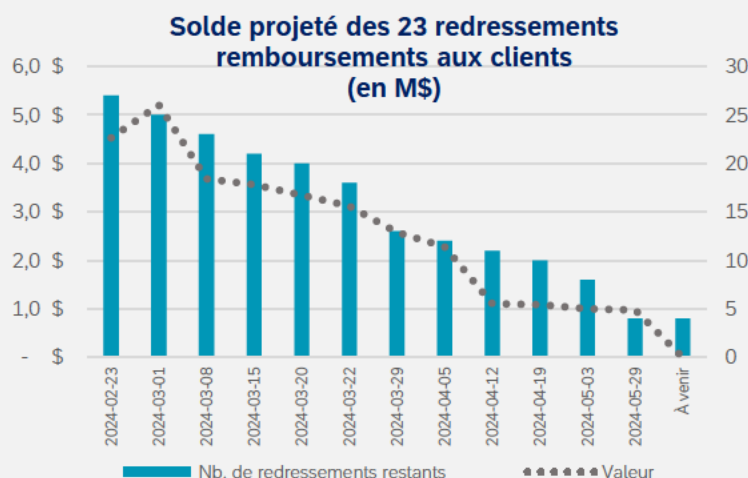
- > Des contrôles manuels sont en place depuis le déploiement afin d'éviter de rembourser des clients qui devraient des sommes à la Société.
- > Une analyse des dossiers doit être effectuée avant de permettre l'envoi du chèque, ce qui limite la capacité à émettre les chèques.
- > Au 4 mars 2024, **97 330 clients** à rembourser pour une valeur de **19,2 M\$**
- > Au cours des 5 dernières semaines, plus de **20 600 clients** en moyenne ont été remboursés
- > La grande majorité des clients seront remboursés d'ici le 31 mars prochain
- > Valeur des soldes
 - > 60% des soldes ont une valeur inférieure ou égale à 100\$
 - > 80% des soldes ont une valeur inférieure à 200\$
- > Environ 15 % des comptes concernent des entreprises



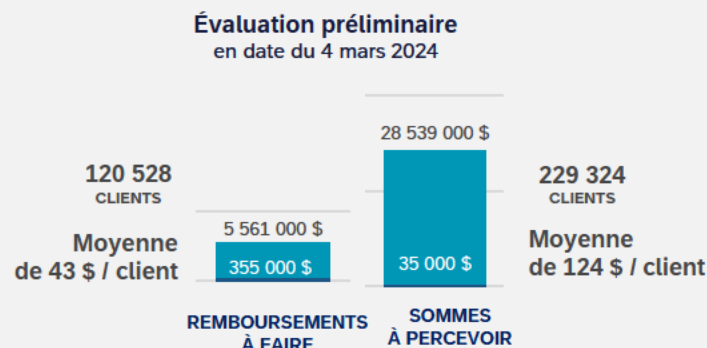
ÉTAT DE SITUATION DES COMPTES CLIENTS - REDRESSEMENTS

CONTEXTE

- > À la suite du déploiement de la nouvelle solution numérique en février 2023, **57 problématiques** ont été recensées et touchent les remboursements à faire ou la facturation aux clients
- > Au 4 mars, **46 / 57** des problématiques sont corrigées au système (la situation ne se reproduira plus)
- > Redressements des comptes clients (correction du passé)
 - > 10 / 57 sont redressées, dont 4 qui touchent les remboursements des clients
 - > 23 autres redressements concernant des remboursements sont priorisés d'ici la fin mai



REMBOURSEMENT / FACTURATION



> Tous les remboursements aux clients seront effectués

Échéance :

Remboursements à faire :

- > Au 4 mars 120 528 clients à rembourser pour 5,2 M\$
- > La majorité des clients seront remboursés d'ici la fin mai.

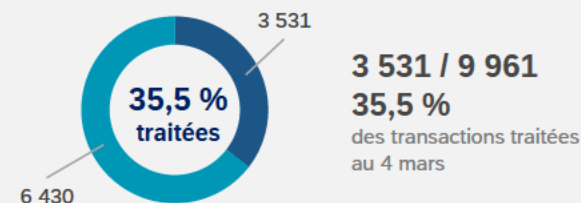
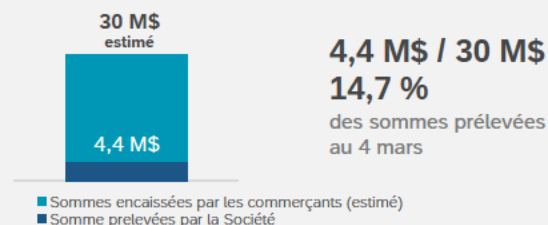
Sommes à percevoir :

- > Au 4 mars, 229 324 clients à percevoir pour 28,5 M\$ (annuellement, la Société perçoit 4,2 G\$)
- > Une planification des travaux est en cours en fonction des critères de non-perception
 - > Circonstance exceptionnelle ou urgence
 - > Non récurrence
 - > Efforts supérieurs aux bénéfices
 - > Prévention d'un litige à naître

TAXES À PERCEVOIR CHEZ LES COMMERÇANTS

- > 9 961 transactions en écart entre février et juin 2023 : estimation préliminaire de 30 M\$ (939 commerçants touchés)
- > Retour à la normale depuis juin 2023.
- > Au 4 mars, il reste 6 430 transactions à traiter pour une somme estimée à 25,6 M\$

SOMMES À PRÉLEVER chez les commerçants (M\$)



Échéance :

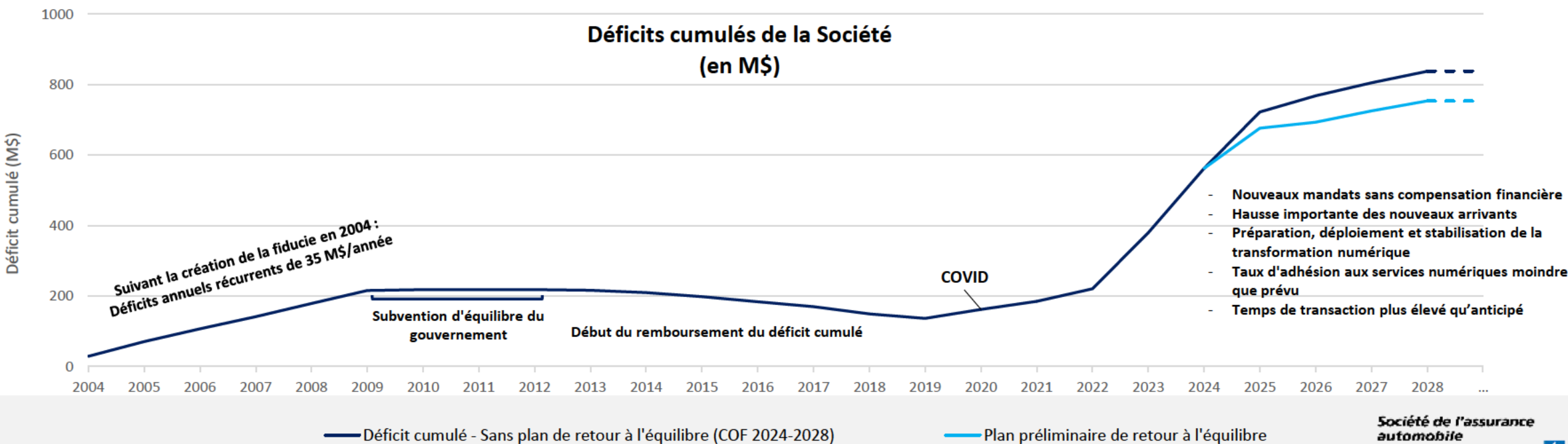
- > À venir

PLAN PRÉLIMINAIRE DE RETOUR À L'ÉQUILIBRE BUDGÉTAIRE

Mesures	Impacts estimés (en M\$)	Commentaires / Enjeux
Déficit projeté 2024	-182	
1. Révision du partage des coûts des activités entre la Société et le Fonds d'assurance (2026)	66	- Appui du gouvernement reçu pour les changements législatifs - Seront pris en compte dans le projet de loi budgétaire 2024-2025 du gouvernement
2. Demandes pré budgétaires 2024 soumises au MFQ (sous financement des mandats) non retenues		Appui du gouvernement requis pour 2025
- Entente de financement de Contrôle routier Québec	31	- Insuffisance du financement prévu à l'entente car ne tient pas compte : - des nouvelles responsabilités confiées (surveillance du transport rémunéré des personnes à Montréal) - du plein emploi des contrôleurs routiers (plusieurs postes non comblés les années précédentes) - du taux d'inflation plus élevé que la normale (indexation limitée à 2%)
- Entente de financement pour la perception des droits sur le permis de conduire et sur l'immatriculation	10	Entente de financement plafonnée à un coût inférieur au coût de revient
3. Plan de résorption des effectifs d'ici 2028	25	- Réduction de 465 ETC d'ici 2028 (60% SAAQ – 40% Fonds d'assurance) - Efforts importants et en hausse pour les services aux nouveaux arrivants - Augmentation du temps des transactions de 30 % - à optimiser
4. Révision de la tarification administrative de la Société (2026)	30	- Appui du gouvernement requis - Exemples de tarification révisée: - Hausse de 2\$ par transaction en permis/immatriculation pour un volume de 12 M (tarif actuel : 5,20\$) - Hausse du prix des plaques d'immatriculation au prix coûtant (Tarif actuel 2,50\$ révisé à 7,00\$)
5. Optimisation de l'efficiencia de la prestation de services et autres mesures à mettre en place d'ici 2028	20	- Révision du réseau des mandataires - Autres mesures à identifier
Retour à l'équilibre budgétaire en 2028	-	

RÉGIME D'EMPRUNT DE LA SOCIÉTÉ

- > L'actuel régime d'emprunt de la Société est de 630 M\$ incluant des emprunts à court terme (marge de crédit) de 425 M\$. Il vient à échéance le 31 mars 2025.
- > Selon les projections financières actuelles, le régime actuel sera insuffisant en juillet 2024. Des travaux sont en cours avec le ministère des Finances pour un nouveau régime couvrant la période du 1^{er} juin 2024 au 31 décembre 2026.
- > Selon le plan préliminaire de retour à l'équilibre budgétaire, les besoins financiers s'élèvent à 950 M\$ dont 870 M\$ en marge de crédit. Le solde de la marge de crédit est composé à 90 % des déficits cumulés de la Société.



OBJET : Stratégies contractuelles CASA et CTI	OBJECTIF DE LA NOTE : Pour information
---	--

RAPPEL DES FAITS

Historique contractuel de la transformation

- En 2017, la Société a conclu un contrat d’une durée de 10 ans de 458,4 M\$ avec l’Alliance LGS/IBM – SAP pour la réalisation de son programme de transformation. Ce contrat couvrait :
 - L’acquisition et les droits de licences d’une suite de progiciels intégrés;
 - Les services professionnels pour la mise en œuvre et l’exploitation de la solution CASA;
 - L’acquisition et la maintenance des infrastructures matérielles et logicielles.
 - 2 avenants ont été signés, portant la valeur totale du contrat à 573 M\$:

Historique des avenants

Contrat avec l'Alliance	Montant (M\$)	Commentaires
Contrat initial (Avril 2017)	458,4	
Avenant (Septembre 2022)	45,7	Ajouts de portée au projet et replanification du déploiement de la livraison 2
Avenant (Juillet 2023)	68,9	Mitigation des risques reliés à la rareté de main-d’œuvre
TOTAL	573	

- Selon les prévisions actuelles, l’ensemble de la disponibilité contractuelle dont dispose la Société, incluant celle pour ses besoins en licences et en infrastructures, sera entièrement consommée en services professionnels d’ici le mois d’août 2024.
- 3 facteurs ont amené une révision des besoins contractuels en 2024 :
 - Une révision des coûts de licences sur la durée du contrat, en 2027.
 - Une internalisation des expertises moins rapide que prévue
 - Un décalage dans la publication des appels d’offres en services professionnels requis pour la poursuite des activités de la VPEN.
- En décembre 2023, un budget de 760 ETC internes a été autorisé à la VPEN pour 2024 (591 ETC consommés en 2023). Afin d’atteindre cette cible, 246 nouveaux équipiers doivent se joindre à la VPEN d’ici novembre 2024. Au 30 janvier, 115 effectifs supplémentaires se sont joints à la VPEN (Annexe 1).
- Afin d’assurer la continuité de ses services pendant les processus de dotation, la VPEN a dû avoir recours à des ressources externes supplémentaires. Cet ajout ponctuel d’effectifs a occasionné certaines dépenses additionnelles en services professionnels, réduisant d’autant la disponibilité contractuelle pour payer les licences SAP jusqu’en 2027.
- Par ailleurs, pour combler les besoins en services professionnels de 2024 à 2027, la Société prépare la publication de 2 appels d’offres, ce printemps, qui permettra notamment de répondre aux besoins d’expertise, d’éliminer la dépendance envers un seul fournisseur, obtenir la flexibilité requise quant à la qualité et la quantité de ressources nécessaires pour assurer la poursuite de ses opérations et l’évolution de ses services.
- Les contrats résultant de ces appels d’offres devraient être signés en juillet 2024.

Nouvel avenant

- La Société devra conclure un nouvel avenant avec l'Alliance, seul mécanisme de mitigation de risque actuellement disponible, pour :
 - répondre à ses besoins en termes de licences jusqu'en 2027;
 - déployer le nombre de ressources requis afin d'éviter tout bris de service et garantir des conditions gagnantes dans le cadre de la mise en œuvre de sa stratégie contractuelle (transfert de connaissance).
- Selon l'évaluation préliminaire des besoins de licences jusqu'en 2027, des ETC internes projetés ainsi que les prévisions de décroissance en ressources externes anticipées, il est estimé que le montant du nouvel avenant serait de l'ordre de 35 à 45 M\$ (Annexe 2).
- Le portrait des besoins contractuels de la Société se précisera au cours des prochains mois en fonction du processus d'adjudication du prochain contrat.
- Cet avenant devrait être signé en juillet et serait publié sur SEAO en octobre, après l'adjudication des nouveaux contrats.

Estimation préliminaire – Nouvel avenant

	Contrat avec l'Alliance - Solution CASA (M\$)			Estimation Besoins 2024 à 2027	Estimation Avenant requis Juillet 2024
	Total ⁽¹⁾	Consomé au 2023-12-31	Solde au 2023-12-31		
Licences SAP	111	89,6	21,4	30,3	8,9
Infrastructures (matérielles et logicielles)	40,4	39,3	1,1	1,1	0
Services professionnels	421,6	398,3	23,3	49,5	26,2
TOTAL	573	527,2	45,8	80,9	35,1

(1) Incluant deux avenants (Sept 2022 et Juillet 2023)

Renouvellement des infrastructures CASA :

- Les serveurs IBM Power, qui hébergent et supportent le cœur de la solution de mission CASA, ont été acquis et installés en 2017 et 2018. Ces serveurs sont critiques pour la prestation de services de la Société. À l'origine, ces serveurs devaient être remplacés après 5 ans.
- Afin de ne pas amener de risques supplémentaires lors de la livraison 2 de CASA, il a été décidé de réaliser ce remplacement après la livraison.
- Dans une lettre transmise à la Société en novembre 2023, IBM confirmait la fin de vie et de support des serveurs Power 8 à la fin d'octobre 2024.
- Pour les infrastructures à pérennité, les analyses démontrent que :
 - Les coûts et les délais de mise en service sont plus élevés et plus longs pour les options infonuagiques;
 - L'infonuagique gouvernementale du MCN n'est pas disponible;
 - Le projet que représente l'installation des infrastructures CASA dans les locaux du MCN est estimé au minimum à 2 ans, ce qui ne permet pas de rencontrer l'échéance d'octobre 2024.
- Ainsi, la stratégie retenue est :
 - D'acquérir les infrastructures requises pour remplacer des équipements physiques désuets (serveurs IBM Power) sur site;
 - D'évaluer le projet de déménager la solution CASA dans les locaux du MCN, afin de se conformer au décret du programme de consolidation des centres de traitement informatique (PCCTI) sur l'horizon 2025;
 - D'élaborer une stratégie sur l'évolution vers les solutions infonuagiques SAP dans une optique à moyen terme (3-5 ans) et qui concorde avec le renouvellement des licences SAP (prévu en 2027).

- Un appel d’offres ciblé sera lancé ce printemps pour acquérir les infrastructures requises.
- La valeur des investissements requis pour le remplacement des infrastructures CASA est de l’ordre de 37 M\$. Le montant sera confirmé lors de l’adjudication du contrat prévue en juillet.
- Ces investissements sont financés par la SAAQ.

COMMENTAIRES

- S. O.

CONSULTATIONS

- Vice-présidence aux contributions d’assurance, aux finances et au contrôle organisationnel

IMPACTS BUDGÉTAIRES

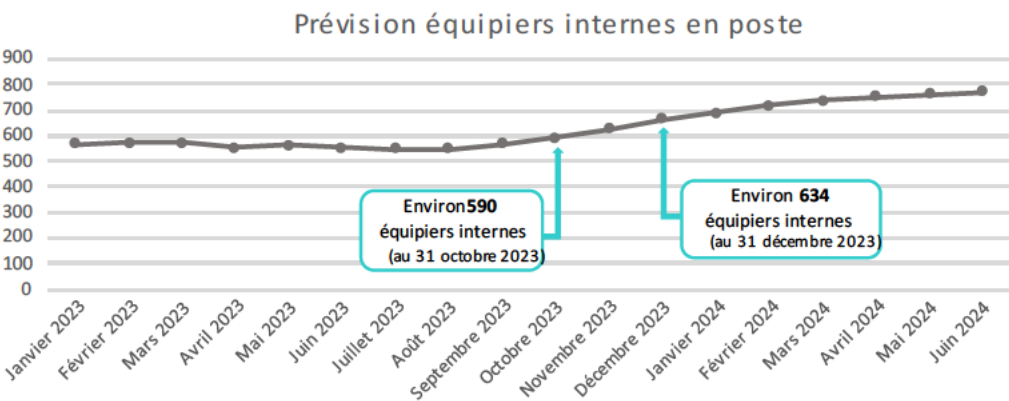
- L’augmentation anticipée du recours aux ressources externes nécessitera une bonification du budget pour les services professionnels prévu pour 2024, montant qui sera précisé au cours des prochains mois en fonction du portrait détaillé des besoins du prochain contrat.
- Un budget supplémentaire estimé à 37 M\$ est requis en immobilisation pour l’acquisition et la mise en service des nouvelles infrastructures pour l’année 2024.

PROCHAINES ÉTAPES

- Poursuite des travaux d’adjudication des prochains contrats en services professionnels SAP et connexes;
- Précision des besoins contractuels de la Société pour le nouvel avenant et l’impact budgétaire;
- Discussions avec le MCN et plan d’actions pour la conformité au décret PCCTI;
- Poursuite des travaux d’adjudication du prochain contrat pour les infrastructures.

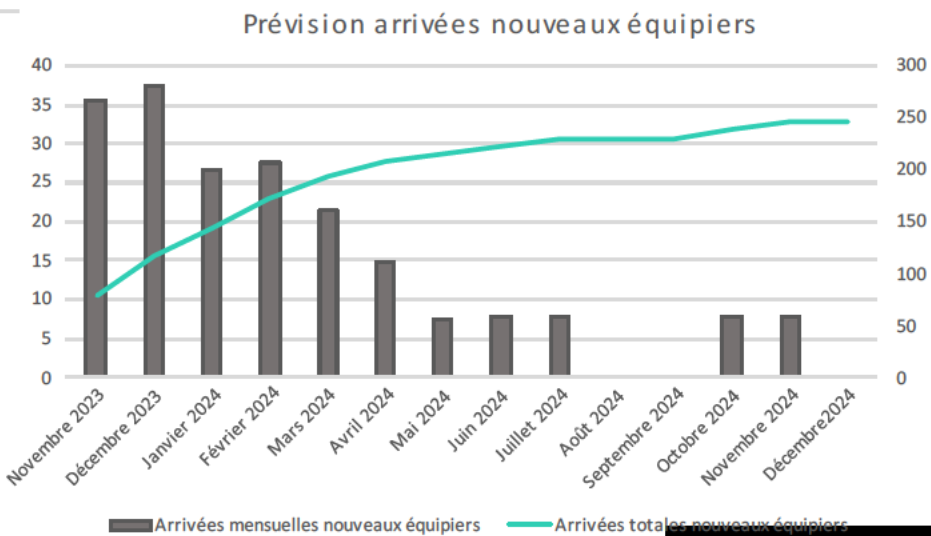
Approuvé par	Caroline Foldes-Busque		Collaboration	Martin Lemaire		2024-03-07	
						Date	

Prévision dotation de postes pour respecter les ETC autorisés



**Objectif
760 ETC
pour 2024**

Pour atteindre son objectif, 246 nouveaux équipiers devront se joindre à la VPEN entre septembre 2023 et novembre 2024 (ce nombre ne tient pas compte des départs à la retraite, maladie ou taux de roulement courant)



Annexe 2

Évaluation préliminaire des besoins de l’avenant*

CONTRAT DE L'ALLIANCE POUR CASA (M\$)à	Total du Contrat	Consommé au 2023-12-31	Solde au 2023-12-31	Estimations des besoins à venir			
				2024	2025	2026	Besoins estimés 2024-2027
Licences SAP	111,0	89,6	21,4	15,3	9,4	5,6	30,3
Infrastructures (matérielles et logicielles)	40,4	39,3	1,1	1,1			1,1
Services professionnels	421,6	398,3	23,3	49,5			49,5
TOTAL	573,0	527,2	45,8	65,9	9,4	5,6	80,9
(A)				(B)			

49,5 M\$ Le montant estimé de l’avenant tient compte des **services professionnels** requis pour :

- Effectuer ses activités opérationnelles et d’exploitation (incluant les enjeux reliés à la dotation);
- Réalisation de son carnet de produits;
- Poursuite des projets stratégiques;
- Assurer le transfert de connaissances avec le nouveau fournisseur.

A – B

(35,1)



Montant estimé de
l’avenant
35,1 M\$

*montants estimés

OBJET : Mise en place de la taxe sur l'immatriculation des véhicules de promenade (TIV) pour les municipalités et les municipalités régionales de comté pour le financement du transport collectif	OBJECTIF DE LA NOTE : POUR INFORMATION
--	--

RAPPEL DES FAITS

- Depuis le 1^{er} juillet 2011, la Société de l'assurance automobile du Québec (la Société) perçoit une taxe sur l'immatriculation de véhicules de promenade (TIV) pour le financement du transport collectif des personnes d'abord pour la Ville de Montréal et, depuis le 1^{er} janvier 2024, la communauté métropolitaine de Montréal (CMM) qui regroupe 82 municipalités et la Ville de Saint-Jérôme.
- La *Loi modifiant la Loi sur la fiscalité municipale et d'autres dispositions législatives* a été sanctionnée le 8 décembre 2023. Les mesures qui en découlent permettent notamment de donner plus d'autonomie aux gouvernements de proximité, leur accordent de nouveaux pouvoirs en matière de fiscalité et facilitent la diversification de leurs sources de revenus. Plus précisément, sous certaines conditions, des municipalités et des municipalités régionales de comté (ci-après municipalités) peuvent imposer une TIV. Et, pour ce faire, prendre entente avec la Société pour que celle-ci la perçoive.
- Ces conditions sont, pour une municipalité, d'avoir sur son territoire, une société de transport en commun ayant compétence en vertu de la *Loi sur les sociétés de transport en commun* (soit les villes de Gatineau, Laval, Montréal, Longueuil, Sherbrooke, Trois-Rivières, Lévis, Québec et Saguenay) à l'exception de la Ville de Laval, ou d'une municipalité dont le territoire est compris dans celui de l'agglomération de Montréal ou de Longueuil qui n'ont pas le pouvoir d'adopter une taxe sur l'immatriculation de véhicule (dernier alinéa de l'article 488.0.1 de la *Loi sur les cités et villes*). Quant à une municipalité régionale de comté (MRC), elle doit avoir déclaré sa compétence relativement au transport collectif en vertu des articles 678.0.1 ou 678.0.2.1 du *Code municipal du Québec*.
- Il appartient aux municipalités de déterminer le montant de la TIV perçue auprès des propriétaires de véhicules de promenade sur leur territoire.
- La loi permettrait une TIV modulable selon le type de véhicules (fortes cylindrées, véhicules électriques, etc.) ou le territoire (partie du territoire desservi par le transport en commun ou facilement accessible par d'autres moyens qu'un véhicule de promenade, etc.). La Société indique aux municipalités qu'il ne s'agit pas d'une TIV modulable, mais plutôt unique, semblable à celle perçue à la CMM afin d'être en mesure de répondre dans les meilleurs délais aux demandes municipales et pour des principes de compétitivité fiscale considérant que le gouvernement provincial impose déjà des droits additionnels pour les véhicules de forte cylindrée.
- En application de la *Loi modifiant la Loi sur la fiscalité municipale et d'autres dispositions législatives*, il appartient à la Société, avant de prendre entente avec une municipalité, de s'assurer que les conditions afférentes sont remplies. Il appartient également à la Société de déterminer les frais relatifs à la perception et les modalités afférentes.
- Les frais de perception pour les municipalités ou MRC correspondent à des frais uniques de mise en place de 202 k\$ auxquels s'ajoute les frais administratifs annuels de 2 % des montants perçus avec un montant minimal de 60 k\$ pour l'année 2024. Les frais administratifs peuvent donc représenter plus de 2 % des sommes perçues pour les municipalités ayant un petit bassin de véhicules, si le montant de la TIV n'est pas assez élevé.
- Les modalités de perception ont fait l'objet de communiqués (février 2024) dans les bulletins de l'Union des municipalités du Québec et de la Fédération des municipalités du Québec ainsi que dans des présentations faites à des municipalités qui en ont fait la demande. La présence des frais a aussi été soulignée. Depuis le 22 février 2024, une trousse d'information et de démarrage a aussi été remise aux municipalités demandant de l'information. Cette trousse indique clairement les frais à prévoir.
- Le 29 février 2024, la Fédération des municipalités du Québec (FMQ) a adressé une communication à la ministre des Transports pour faire part de leur préoccupation liée aux frais de perception qu'ils considèrent importants et préjudiciables pour des MRC comptant un plus petit nombre de véhicules visés par la TIV.

- Au 5 mars 2024, 23 municipalités ont demandé de l'information ou manifesté leur intérêt. Cependant, il n'est pas certains qu'elles répondent aux conditions imposées par le projet de loi n° 39. Ainsi, on peut penser que la Société pourra signer une entente avec les villes suivantes : Gatineau, Québec, Saguenay, Sherbrooke et Trois-Rivières et la MRC de la Rivière-du-Nord d'ici juin 2024 pour un début de perception des sommes dues en janvier 2025.

ANALYSE ET LIGNES DE COMMUNICATIONS

La mise en place de la perception de la TIV s'est faite en application de la nouvelle loi et en respect de la *Politique de financement des services publics*.

Relativement au coût

- Le coût de mise en place de la TIV est le même, qu'importe le volume du parc de véhicules d'une municipalité ou MRC. Pour cette raison, les frais uniques de mise en œuvre (202 k\$) sont les mêmes pour toutes auxquels s'ajoute les frais administratifs annuels de 2 % des montants perçus avec un montant minimal de 60 k\$ pour l'année 2024. Ces frais seront indexés chaque année.
 - **Les frais de mise en œuvre de 202 K\$ inclus les éléments suivants :** accompagnement et la coordination des travaux menant à l'entente, le développement et la configuration du système pour les nouvelles ententes, les tests intégrés finaux et d'assurance-qualité, la mise à jour du système des procédures et du site Internet.
 - **Les frais récurrents de 2% des montants perçus avec montant minimum de 60 K\$ inclus les éléments suivants :** entretien et mise à jour des paramètres inscrits au système, validation des avis de paiements, gestion des cas d'exception et des problématiques, préparation des rapports, des conciliations et des remises au partenaire, utilisation des licences, stockage d'informations, renouvellement des infrastructures et la gestion de l'entente avec le partenaire
- Ce sont les municipalités et les MRC qui déterminent le montant de TIV qu'elles veulent imposer sur leur territoire et si le montant peut être indexé.
- La loi ne prévoit pas de montant minimum ou maximum pour la TIV.
- Les frais de perception ont été communiqués aux municipalités afin qu'elles puissent les intégrer dans le montant de TIV qu'elles déterminent via des communiqués dans les bulletins d'information de l'Union des municipalités du Québec et de la Fédération québécoise des municipalités ainsi que dans la trousse d'information et de démarrage transmise sur demande.
- Les modalités et les frais calculés doivent être maintenus si la Société désire ne pas percevoir la TIV à perte.
- La perception d'une taxe pour les municipalités ne fait pas partie de la mission de la Société. C'est un service que la Société rend aux municipalités qui lui en font la demande. Les frais de perception représentent le coût réel de la mise en œuvre et de l'administration de la perception et ils respectent la *Politique de financement des services publics*.

RECOMMANDATIONS

- Informer les différents partenaires, municipalités, Union des municipalités, Fédération québécoise des municipalités des conditions et considérations ayant servi à l'établissement des modalités et des frais afférents à la perception (annexe C).
- Informer, au début avril 2024, le MAMH, le MFQ et la ministre des Transports et de la Mobilité durable des municipalités et/ou MRC qui auront confirmé leur intérêt et qui se qualifieront pour la mise en place d'une TIV pour le 1^{er} janvier 2025 et pour les années subséquentes.

Taxe sur l'immatriculation de véhicules (TIV) pour le financement du transport collectif

Ententes relatives à la perception de la taxe sur l'immatriculation de véhicules de promenade pour le **financement du transport collectif des personnes – Entente TIV**

En application d'un règlement adopté en vertu de l'art. 118.82.2 de la *Loi sur l'exercice de certaines compétences municipales dans certaines agglomérations*

- En vigueur : 1^{er} juillet 2011 au 31 décembre 2024 (ou selon l'épuisement des sommes dues)
- Ministre des Affaires municipales et de l'Habitation
- Montant perçu : 45 \$ non indexé
- Revenu 2021 pour la Société: 0,7 M\$
- Territoire de la Ville de Montréal

En application d'un règlement adopté en vertu de l'art. 96.1 de la *Loi sur la Communauté métropolitaine de Montréal*

- En vigueur : 1^{er} janvier 2024
- Ministre des Affaires municipales et de l'Habitation
- Montant perçu : 59 \$ indexable
- Revenu estimé pour la Société: 2,2 M\$
- Territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal et de la Ville de Saint-Jérôme

En application du projet de loi no 39: *Loi modifiant la Loi sur la fiscalité municipale et d'autres dispositions législatives*

- En vigueur : décembre 2023 (les nouvelles ententes seront pour les sommes dues en janvier 2025)
- Ministre des Affaires municipales et de l'Habitation
- Montant perçu : déterminé par les municipalités (tout comme la possibilité d'indexation)
- Revenu pour la Société : information non disponible
- Territoire des municipalités prenant entente avec la Société, sous certaines conditions

Municipalités ayant demandé de l’information
en vue d’imposer la TIV

La Société de l’assurance automobile du Québec laisse à la discrétion des municipalités de communiquer les démarches qu’elles entreprennent en vue d’imposer la TIV.

Municipalité	Qualifiée à prendre entente avec la Société
Alma	Non
Drummondville	Non
Gatineau	Oui – LSTC
MRC Brome-Missisquoi	Inconnu
MRC D’Autray	Inconnu
MRC de la Rivière-du-Nord	Probablement – a transmis une déclaration de compétence
MRC de l’Érable	Inconnu
MRC des Mascoutains	Inconnu
MRC du Domaine du Roy	Inconnu
MRC Maskinongé	Inconnu
MRC Matawinie	Inconnu
MRC Montcalm	Inconnu
MRC Rouville	Inconnu
MRC Val-Saint-François	Inconnu
Québec	Oui – LSTC
Saguenay	Oui – LSTC
Sainte-Adèle	Non
Saint-Georges	Non
Saint-Jean-sur-Richelieu	Non
Saint-Mathieu-de-Beloeil	Non
Sherbrooke	Oui – LSCT
Trois-Rivières	Oui – LSCT
Victoriaville	Non

Lignes de communication complètes

Contexte général

- Le législateur sous la recommandation du ministère des Affaires municipales et de l'Habitation a défini les conditions sous lesquelles les municipalités et les MRC peuvent prendre entente avec la Société.
- Il en résulte que seules les municipalités de Gatineau, Lévis, Québec, Saguenay, Sherbrooke et Trois-Rivières et les municipalités régionales de comté (MRC) ayant une déclaration de compétence en transport en commun peuvent prendre entente avec la Société.
- De son côté, la Société détermine ses modalités et ses frais de perception.
- Les modalités ont été établies selon les éléments suivants : la capacité de mettre en place les nouvelles perceptions dès janvier 2025, l'expérience de la mise en place de la taxe sur l'immatriculation (TIV) pour la Communauté métropolitaine de Montréal, les principes compétitivité fiscale, et le calendrier des travaux pour l'immatriculation.

Relativement au coût

- Le coût de mise en place de la TIV est le même, qu'importe le volume du parc de véhicules d'une municipalité ou MRC. Pour cette raison, les frais uniques de mise en œuvre (202 k\$) sont les mêmes pour toutes auxquels s'ajoute les frais administratifs annuels de 2 % des montants perçus avec un montant minimal de 60 k\$ pour l'année 2024. Ces frais seront indexés chaque année.
 - **Les frais de mise en œuvre de 202 K\$ inclus les éléments suivants :** accompagnement et la coordination des travaux menant à l'entente, le développement et la configuration du système pour les nouvelles ententes, les tests intégrés finaux et d'assurance-qualité, la mise à jour du système des procédures et du site Internet.
 - **Les frais récurrents de 2% des montants perçus avec montant minimum de 60 K\$ inclus les éléments suivants :** entretien et mise à jour des paramètres inscrits au système, validation des avis de paiements, gestion des cas d'exception et des problématiques, préparation des rapports, des conciliations et des remises au partenaire, utilisation des licences, stockage d'informations, renouvellement des infrastructures et la gestion de l'entente avec le partenaire
- Ce sont les municipalités et les MRC qui déterminent le montant de TIV qu'elles veulent imposer sur leur territoire et si le montant peut être indexé.
- La loi ne prévoit pas de montant minimum ou maximum pour la TIV.
- Les frais de perception ont été communiqués aux municipalités afin qu'elles puissent les intégrer dans le montant de TIV qu'elles déterminent via des communiqués dans les bulletins d'information de l'Union des municipalités du Québec et de la Fédération québécoise des municipalités ainsi que dans la trousse d'information et de démarrage transmise sur demande.
- Les modalités et les frais calculés doivent être maintenus si la Société désire ne pas percevoir la TIV à perte.
- La perception d'une taxe pour les municipalités ne fait pas partie de la mission de la Société. C'est un service que la Société rend aux municipalités qui lui en font la demande. Les frais de perception représentent le coût réel de la mise en œuvre et de l'administration de la perception et ils respectent la *Politique de financement des services publics*.

**Les contributions d'assurance
proposées pour 2025-2027**

Table des matières

Message du président du conseil d'administration

Message du président-directeur général

Introduction

Chapitre 1 – Le régime d'assurance automobile des Québécois et Québécoises

Chapitre 2 – L'évolution de la situation financière

Chapitre 3 – Le financement du régime d'assurance automobile

Conclusion

Message du président du conseil d'administration

Au cours de la dernière année, le conseil d'administration de la Société de l'assurance automobile du Québec a suivi de près les étapes menant à l'évaluation de la situation financière du régime public d'assurance automobile du Québec. Cette évaluation mène aujourd'hui à la présentation de ce document.

Le conseil estime que la proposition pour les contributions d'assurance 2025-2027 respecte les grands principes à l'origine du régime.

Le conseil considère cette proposition comme équitable et équilibrée. Elle permettra à la Société de continuer d'indemniser les personnes accidentées de la route et d'assurer la pérennité du régime.

Au nom du conseil, je sou mets le projet de règlement sur les contributions d'assurance pour 2025-2027 au Conseil d'experts sur les contributions d'assurance automobile et j'invite toutes les personnes et tous les groupes intéressés par cette proposition à participer à la consultation publique.

Le président du conseil d'administration,

Message du président-directeur général

Tous les trois ans, la Société de l'assurance automobile du Québec effectue un exercice rigoureux afin de réévaluer la situation financière du régime public d'assurance automobile du Québec. Ce régime permet d'indemniser les Québécois et Québécoises en cas de blessures ou de décès résultant d'un accident de la route survenu au Québec ou ailleurs dans le monde.

Cet exercice repose sur l'examen du taux de financement et du taux de capitalisation du Fonds d'assurance automobile du Québec (Fonds). Il vise à trouver un équilibre entre la couverture d'assurance, le nombre de personnes indemnisées et le niveau des contributions d'assurance.

Les contributions d'assurance proposées pour 2025-2027 prennent en considération le rendement du Fonds, les indemnités prévues pour dédommager les personnes accidentées de la route ainsi que le bilan routier des années 2020, 2021 et 2022. Fait à mentionner, c'était la première fois que la Société devait se baser sur un bilan routier atypique marqué par des déplacements réduits en période de pandémie.

Je vous invite à prendre connaissance de cette proposition, qui fera l'objet d'une consultation publique par le Conseil d'experts sur les contributions d'assurance automobile.

Je tiens à rappeler que le régime actuel propose aux cotisants, année après année, les contributions d'assurance les plus basses au Canada.

Le président-directeur général

Introduction

La gestion financière du régime public d'assurance automobile du Québec s'exerce dans une perspective à long terme, dans un cadre éthique et durable. Cette gestion est influencée par un ensemble de facteurs, dont les principaux sont le nombre de personnes indemnisées et les conditions économiques. La diminution des déplacements sur les routes pendant la pandémie de COVID-19 a quant à elle eu une incidence certaine sur la présente révision des contributions d'assurance.

Les contributions d'assurance font l'objet d'une révision périodique pour assurer la solidité financière et l'équité du régime public d'assurance automobile du Québec, et ce, tant pour les personnes accidentées de la route que pour les personnes conductrices et propriétaires de véhicules.

Lors de la dernière révision, réalisée en 2021, la Société avait fixé le montant des contributions d'assurance jusqu'au 31 décembre 2024. L'objectif de ce document d'information est donc de faire le point sur la situation financière du régime et de proposer les contributions d'assurance pour la période allant du 1^{er} janvier 2025 au 31 décembre 2027.

CHAPITRE 1

Le régime public d'assurance automobile des Québécois et Québécoises pour les dommages corporels

Les origines du régime

La *Loi sur l'assurance automobile du Québec* est entrée en vigueur le 1^{er} mars 1978. Le gouvernement venait ainsi mettre un terme aux nombreuses lacunes générées par la situation de l'assurance automobile au Québec :

- Le régime basé sur la responsabilité n'indemnisait pas toutes les personnes accidentées et était très coûteux;
- La responsabilité était difficile à établir;
- Le délai de règlement des sinistres était trop long;
- Les dommages étaient très mal compensés;
- La compensation attribuée par les tribunaux ne garantissait pas un niveau de vie à long terme comparable à celui d'avant l'accident.

De plus, 28 % des personnes accidentées de la route ne recevaient aucune compensation :

- Elles n'avaient pas les moyens d'entreprendre des procédures judiciaires;
- La conductrice ou le conducteur coupable était insolvable;
- La somme qu'elles obtenaient ne couvrait que les frais liés au procès.

En 1977, 25 % des conductrices et conducteurs n'étaient pas assurés. Aujourd'hui, toutes les Québécoises et tous les Québécois sont couverts pour leurs dommages corporels partout dans le monde lorsqu'ils sont victimes d'un accident impliquant un véhicule routier.

Un régime qui fait ses preuves depuis plus de 45 ans

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.
- **universel** : tous les Québécois y sont admissibles, sans égard à la responsabilité, que l'accident ait lieu au Québec ou ailleurs dans le monde.
- **efficace** : il permet de prendre rapidement en charge les personnes accidentées de la route et de les accompagner, au besoin, durant toute leur vie.
- **économique** : les contributions (l'équivalent des primes dans les régimes privés) sont les moins élevées au Canada pour une couverture comparable.

La couverture d'assurance permet de compenser, par des indemnités, les pertes économiques occasionnées par un accident. Des pertes non économiques, comme la perte de qualité de vie consécutive à un accident, sont aussi compensées. Le régime prévoit 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. Les principales indemnités offertes par le régime public d'assurance automobile du Québec sont disponibles au lien suivant : <https://saaq.gouv.qc.ca/blob/saaq/documents/publications/tableau-indemnites.pdf>. Fait à noter, plusieurs administrations s'en sont inspirées, par exemple le Manitoba, la Saskatchewan et l'Australie.

La couverture d'assurance a été révisée et bonifiée en juillet 2022, notamment pour prévoir une indemnité de remplacement du revenu jusqu'au décès pour les personnes rendues inaptes à l'emploi à la suite d'un accident de la route.

La Société de l'assurance automobile du Québec : un modèle à l'avantage des Québécois et Québécoises

Le modèle de la Société est unique. En intégrant à la fois la prévention, le contrôle de l'accès au réseau routier et du transport de personnes et de biens ainsi que l'indemnisation des personnes accidentées de la route, il permet à la population québécoise de bénéficier d'un régime public d'assurance plus que favorable. Selon le Bureau d'assurance du Canada, le Québec offre la prime moyenne d'assurance la plus basse au pays.

CHAPITRE 2

L'évolution de la situation financière

Pour apprécier la situation financière du régime, il importe de tenir compte de deux indicateurs :

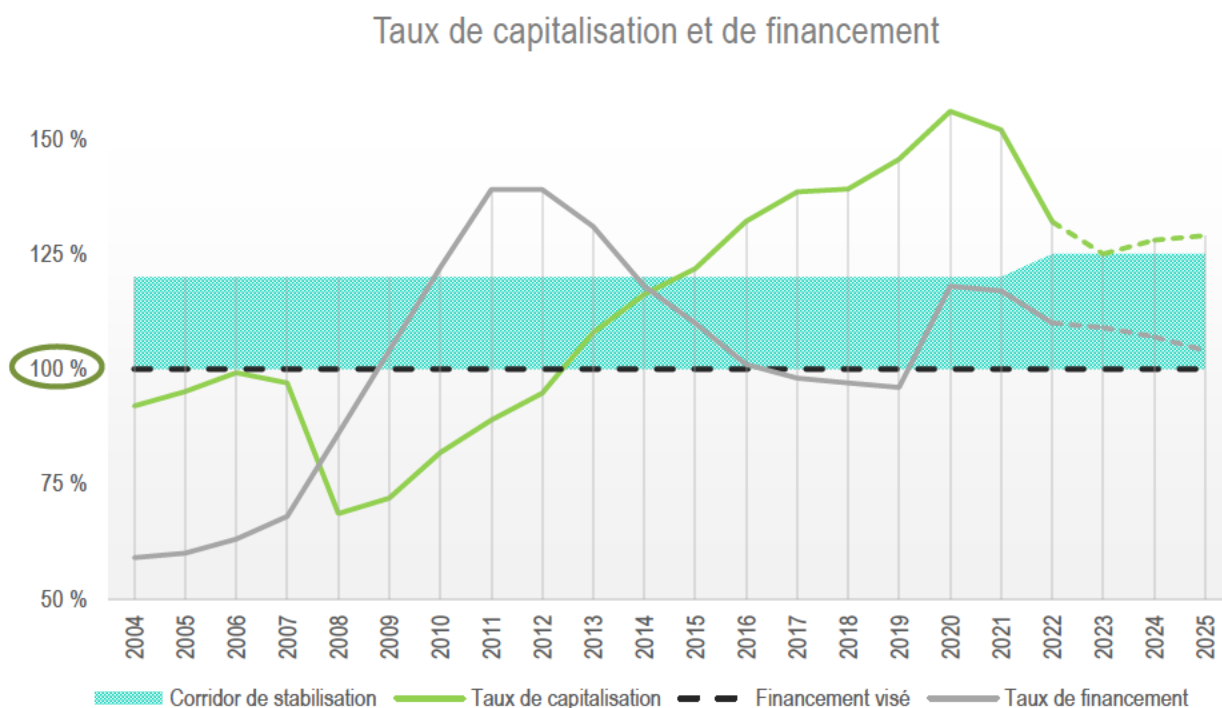
- Le **taux de financement** indique si les revenus annuels totaux sont suffisants pour couvrir les coûts des accidents pour cette année. Ce taux doit s'établir à 100 %, à chaque révision des contributions d'assurance.
- Le **taux de capitalisation** démontre si les actifs sont suffisants pour couvrir à la fois les indemnités qui seront versées aux personnes accidentées de la route et les frais de leur gestion. Il est important de mentionner que, dans les bonnes pratiques en matière d'assurance, une capitalisation supérieure à 100 % est visée.

En 2022, à la suite de la période pandémique, pour se préparer à affronter un contexte économique incertain, le Conseil d'administration de la Société a modifié les limites de son corridor de stabilisation du taux de capitalisation, qui était auparavant entre 100 % et 120 %. Ainsi, pour assurer la solidité financière du régime et le respect de ses obligations envers les personnes accidentées, il a été établi par la Société que le taux de capitalisation devait dorénavant se situer entre 100 % et 125 %.

Afin d'assurer la santé financière du régime d'assurance automobile, la Société met en œuvre une stratégie qui repose sur trois principaux piliers :

- **le bilan routier**, en visant la diminution du nombre de personnes accidentées de la route;
- **les coûts du régime**, en limitant leur croissance tout en améliorant la qualité du service, notamment par la révision de la couverture d'assurance et l'amélioration en continu de nos pratiques en indemnisation;
- **les contributions d'assurance**, en s'assurant qu'elles tiennent compte des résultats du bilan routier ainsi que du nombre de personnes indemnisées, et qu'elles fassent l'objet d'une indexation annuelle.

Le graphique suivant présente l'évolution du Fonds depuis sa création en 2004 :



	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Taux de financement (en %)	139	131	118	110	101	98	97	96	118	117	110
Taux de capitalisation (en %)	95	108	116	122	132	138	139	146	156	152	132

Les années 2020, 2021 et 2022 sont des années atypiques en raison de la pandémie. Le nombre de personnes indemnisées a été moindre qu'anticipé, ce qui a occasionné des coûts plus bas que prévu pour le régime et qui explique le taux de financement supérieur au financement visé à partir de 2020.

La baisse du taux de capitalisation en 2022 est principalement liée à la bonification de la couverture d'assurance de plus de 1 milliard \$ au bénéfice des personnes accidentées ainsi qu'à la remise de 1,158 milliard \$ d'excédent de capital sous la forme d'un congé de paiement de la contribution d'assurance pour les titulaires d'un permis de conduire une automobile ou une motocyclette pour les années 2022 et 2023. L'excédent de capital qui a rendu possible ce congé de paiement provenait principalement des revenus excédentaires de placement par rapport à ce qui était attendu.

Considérant l'effet exceptionnel de la baisse marquée du nombre de personnes indemnisées pendant les années pandémiques sur le taux de capitalisation, une remise de 600 millions \$ d'excédent de capital a été annoncée en novembre 2023. Cette remise ramène le taux de

capitalisation dans le corridor de stabilisation et permet d'offrir à nouveau un congé de paiement de la contribution d'assurance aux titulaires d'un permis de conduire une automobile ou une motocyclette en 2024.

En 2024, cela représente donc des économies de 101,55 \$ pour les titulaires de permis de conduire une automobile et de 186,50 \$ pour les titulaires d'un permis de conduire une automobile et une motocyclette (y compris la taxe sur les assurances de 9 %). Rappelons que pour les 3 dernières années, l'économie totale est de près de 290 \$ pour les automobilistes et de plus de 530 \$ pour les automobilistes qui sont aussi motocyclistes.

Toujours grâce à cet excédent de capitalisation, une nouvelle bonification de la couverture d'assurance sera rendue possible avec un investissement de 52 M\$.

De plus, la Société injectera une somme additionnelle de 44 M\$, provenant aussi de l'excédent de capitalisation, pour réaliser des initiatives novatrices en sécurité routière. Il s'agit d'un investissement majeur qui devrait permettre d'obtenir de nouveaux gains en ce qui a trait à l'amélioration du bilan routier.

Dans l'éventualité où les hypothèses sur les placements, l'expérience d'indemnisation et le nombre de personnes à indemniser se concrétisent comme prévu par la Société, avec la contribution d'assurance sur les permis de conduire de 2025 au coût réel, la situation financière du Fonds d'assurance demeurerait près du corridor de stabilisation.

CHAPITRE 3

Le financement du régime

Les contributions d'assurance proposées permettent l'atteinte du plein financement du régime, comme exigé par la *Loi*, en prenant en considération le bilan routier des années récentes pour chaque catégorie de cotisants. Ainsi, cela permet de renforcer le message, auprès de chaque personne conductrice et propriétaire d'un véhicule, de l'effet direct de son comportement sur le montant de sa contribution d'assurance.

Les contributions d'assurance proposées ont été déterminées à la suite d'une expertise actuarielle¹ et s'inscrivent en continuité des modalités et des principes des révisions précédentes :

- la tarification, établie de manière à assurer le plein financement de chaque nouvelle année d'accidents;
- le niveau des contributions pour chaque catégorie de cotisants, établi en fonction du risque d'être impliqué dans un accident avec dommages corporels (fréquence et sévérité des accidents);
- l'incitation à la prudence en encourageant les bons comportements;
- l'équilibre entre la stabilité des contributions d'assurance et la solidité financière du régime;
- l'absence de discrimination à l'égard de l'âge, du sexe et de la région habitée;
- la répartition du coût d'un accident en parts égales entre les catégories de véhicules impliqués;
- la répartition de la hausse des contributions d'assurance sur plus d'une année lorsque l'écart entre la contribution actuelle et celle nécessaire pour assurer le plein financement représente un écart important.

¹ L'expertise actuarielle peut être consultée dans le site Web de la Société à l'adresse saaq.gouv.qc.ca/expertise-actuarielle.

Faits à considérer

Pour déterminer les besoins à financer en 2025, les éléments suivants doivent être pris en considération.

Actualisation de la couverture d'assurance au bénéfice des personnes accidentées

La couverture d'assurance a été modifiée en 2022. Afin d'actualiser les indemnités payables aux personnes accidentées, la Société a apporté une modification à la couverture d'assurance, au bénéfice de sa clientèle. Les sommes nécessaires sont comprises dans les engagements du Fonds d'assurance.

Une bonification additionnelle de la couverture d'assurance est en préparation pour un montant total de 2 millions \$ par année d'accident et celle-ci devrait passer les étapes de modifications réglementaires en 2024 pour être en vigueur à compter de 2025. Cette bonification consiste notamment à élargir les critères qui permettent à certaines personnes accidentées de la route de bénéficier d'un revenu minimal d'indemnisation, mesure qui a été introduite lors de la modification de la couverture d'assurance de 2022.

Le nombre de personnes indemnisées

En 2020, une importante amélioration du bilan routier ainsi qu'une baisse du nombre de personnes indemnisées ont été constatées en raison de la pandémie et du télétravail. Selon la tendance observée depuis 2020, il faudra attendre la prochaine révision des contributions d'assurance avant de connaître les effets durables de la période postpandémique et du télétravail sur les routes du Québec.

Modifications ayant une incidence sur le calcul des contributions d'assurance pour certains véhicules

Motocyclettes

Le Comité d'experts sur la sécurité des motocyclistes (Comité), formé de différents partenaires en matière de sécurité routière et de représentants des motocyclistes, recommandait entre autres, dans son rapport rendu public le 6 février 2020, d'analyser l'efficacité d'un modèle d'accès progressif à la conduite pour certaines marques et certains modèles de motocyclettes.

La Société entend adopter de nouvelles mesures pour encadrer la conduite d'une motocyclette, de manière à veiller à ce que les nouveaux motocyclistes acquièrent de l'expérience dans l'apprentissage des techniques de conduite et dans la maîtrise de ces véhicules avant d'avoir accès à la conduite de certaines marques et de certains modèles de motocyclette.

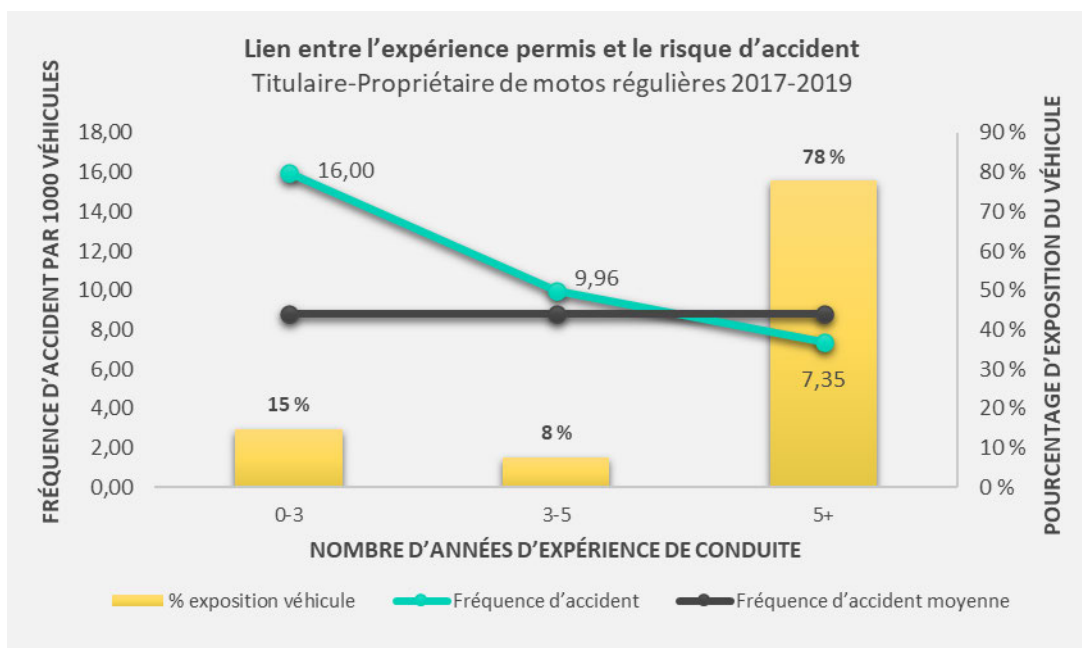
Les mesures proposées visent à diminuer le risque d'accident chez les nouveaux conducteurs et nouvelles conductrices, puisque les motocyclistes ayant moins de trois ans d'expérience de conduite sont surreprésentés dans les accidents avec préjudices corporels. Selon les données actuarielles de la Société, le type de motocyclette et l'expérience de conduite ont un effet significatif sur la fréquence d'accident.

Les nouveaux motocyclistes se verront ainsi restreindre l'accès aux motocyclettes visées par la liste des marques et des modèles ou des cylindrées mentionnées dans un règlement pris en application de l'article 151.1 de la LAA pour fixer la contribution d'assurance, communément appelée la liste des motos à risque. En effet, les données actuarielles de la Société démontrent que les motocyclettes identifiées dans cette liste représentent un niveau de risque d'accident plus élevé que les autres motocyclettes.

De plus, il est maintenant possible de démontrer le lien entre le risque d'accident rattaché au véhicule et l'expérience de conduite de sa ou son propriétaire pour les classes de motocyclettes suivantes :

- motocyclette standard de 125 cc ou moins;
- motocyclette standard de 126 à 400 cc;
- motocyclette standard de 401 cc ou plus;
- motocyclette à risque élevé d'accident.

La Société intègre ainsi ce facteur de risque dans le calcul de la contribution d'assurance pour améliorer la précision et l'équité du modèle.



Les données d'accidents démontrent le lien entre l'expérience de conduite et le risque d'accident. La Société a donc décidé d'en tenir compte dans le calcul des contributions d'assurance. Ainsi, une conductrice ou un conducteur de motocyclette ayant plus d'expérience de conduite aura une prime plus basse qu'une personne qui débute. Les regroupements d'expérience de conduite comme titulaire d'un permis de la classe 6 seront les suivants :

- Moins de 3 ans;
- De 3 ans à moins de 5 ans;
- 5 ans ou plus.

Par ailleurs, le risque d'accident propre aux personnes morales propriétaires de motocyclettes étant similaire à celui des propriétaires d'une motocyclette ayant plus de 5 ans d'expérience de conduite comme titulaire d'un permis de la classe 6, leur contribution d'assurance est fixée en conséquence (voir le tableau de la page 19).

Enfin, la Société poursuivra ses travaux d'analyse et de recherche sur le modèle de tarification des motocyclettes et proposera des améliorations lors du prochain cycle tarifaire si les résultats de ces travaux le justifient, et ce, afin d'offrir la prime d'assurance la plus représentative du risque réel.

Véhicules commerciaux (plaque F – autres que de ferme)

Le risque de la classe des véhicules commerciaux a été analysé et plusieurs groupes homogènes ont été identifiés.

Il a donc été décidé de scinder la classe actuelle des véhicules commerciaux en 4 catégories, de manière que chaque nouvelle classe assume une contribution d'assurance en lien avec le risque qu'elle représente :

- une nouvelle classe pour les véhicules d'urgence qui comprend les véhicules d'urgence reconnus par la Société, les véhicules de police et d'incendie, les ambulances et les dépanneuses;
- une nouvelle classe pour les habitations motorisées;
- une nouvelle classe pour les véhicules de promenade à usage commercial;
- une nouvelle classe pour tous les autres véhicules commerciaux à préfixe F.

Transport rémunéré de personnes par automobile

Une transformation majeure de l'industrie du transport rémunéré de personnes a été menée avec l'adoption de la *Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile* (chapitre T-

11.2), en vigueur depuis le 10 octobre 2020.

En ce qui a trait à la contribution d'assurance, cette loi a uniformisé les exigences en la matière pour tous les véhicules offrant du transport rémunéré de personnes. Autant les véhicules dits indépendants que ceux qui exercent leurs activités sous la bannière de répondants (ex. : Uber) font maintenant l'objet d'une contribution d'assurance, établie selon le risque d'accident rattaché aux véhicules.

Au moment de la dernière révision des contributions d'assurance, la Société a reconnu qu'il existait un risque important de fluctuation du volume de véhicules qualifiés pour offrir du transport rémunéré de personnes à la suite de cette transformation. Il a donc été décidé de prendre en compte l'incertitude quant à la fluctuation de ce volume et de suivre l'évolution de l'industrie du transport rémunéré de personnes avant de déterminer une contribution d'assurance exigible.

Une contribution d'assurance transitoire a alors été fixée pour les années 2022 à 2024, équivalente à la contribution exigée pour les minibus transportant des passagers.

Les données recueillies depuis la dernière révision permettent maintenant de mieux refléter la nouvelle réalité de cette industrie et de fixer une contribution d'assurance cohérente avec cette réalité.

La contribution d'assurance sera donc ajustée graduellement à partir de 2025 pour atteindre le plein financement de cette catégorie en 2028 (voir le détail à la page suivante).

Par ailleurs, la Société souhaite, d'ici 2028, mener à bien les travaux nécessaires à l'introduction d'une contribution d'assurance « à la course » pour les véhicules autorisés à effectuer du transport rémunéré de personnes par automobile.

Limite à la hausse des contributions d'assurance

Afin d'atténuer les fluctuations des contributions d'assurance, tout en respectant la nécessité d'atteindre le plein financement pour chaque catégorie de véhicule, une limite de la variation des contributions d'assurance est appliquée pour les situations suivantes :

- La contribution d'assurance pour le permis d'apprenti conducteur de la classe 6 sera limitée à une hausse de 15 % annuellement.
- Le changement de classification prévu pour l'immatriculation des motocyclettes standards et des motocyclettes à risque élevé d'accident entraîne une modification du calcul de la contribution d'assurance, qui est limité, pour 2025, à 50 %, que ce soit pour la hausse ou pour la baisse de contribution.
 - Les pleins montants de la nouvelle structure de classification s'appliqueront dès 2026. Le détail se trouve à la section suivante.
- Le changement de classification prévu pour les véhicules commerciaux (plaque F) entraîne une nouvelle contribution d'assurance qui sera limitée, pour 2025, à une hausse de 50 % pour les véhicules d'urgence.
 - Les pleins montants de la nouvelle structure de classification s'appliqueront dès 2026. Le détail se trouve à la section suivante.
- Le retour au plein financement pour la classe des automobiles qualifiées à offrir du transport rémunéré de personnes, en vertu de la *Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile*, sera complété en 2028 en appliquant l'augmentation graduelle suivante pour la contribution d'assurance de cette catégorie de véhicule :
 - 241,17 \$ en 2025;
 - 312,30 \$ en 2026;
 - 383,43 \$ en 2027.

LES CONTRIBUTIONS D'ASSURANCE 2025-2027

Les contributions d'assurance proposées pour l'année 2025 sont présentées ci-dessous. Les contributions pour les années 2026 et 2027 sont celles de 2025 indexées à l'inflation. L'indexation estimée est de 2,4 % pour 2026 et de 2 % pour les années subséquentes.

Les contributions d'assurance proposées demeurent les plus basses au Canada pour des couvertures comparables.

Véhicules de promenade

PERMIS DE CONDUIRE (Classe 5)		Contribution d'assurance (\$)				Nombre de titulaires
		2024 Avant remise	2025	2026	2027	
Permanent, probatoire et restreint PDI	Sans PDI	93,16	84,55	86,58	88,31	5 019 000
	1 à 3 PDI	151,41	154,39	158,10	161,26	764 000
	4 à 6 PDI	217,50	224,82	230,22	234,82	181 000
	7 à 9 PDI	265,95	284,15	290,97	296,79	50 000
	10 à 14 PDI	339,06	370,15	379,03	386,61	22 000
	15 PDI ou plus	579,87	587,60	601,70	613,73	4 000
Apprenti conducteur		29,57	32,43	33,21	33,87	261 000
Restreint (infraction au <i>Code criminel</i>)		201,54	201,17	206,00	210,12	6 000

IMMATRICULATION D'UN VÉHICULE	Contribution d'assurance (\$)				Nombre de véhicules
	2024	2025	2026	2027	
	66,16	64,78	66,33	67,66	5 233 000

Motocyclettes

PERMIS DE CONDUIRE (Classe 6)		Contribution d'assurance (\$)				Nombre de titulaires
		2024 Avant remise	2025	2026	2027	
Permanent et probatoire (permis de la classe 6 + permis de la classe 5)	Sans PDI	171,10	165,76	169,74	173,13	448 000
	1 à 3 PDI	276,92	285,17	292,02	297,86	98 000
	4 à 6 PDI	386,52	400,94	410,57	418,78	25 000
	7 à 9 PDI	492,80	520,53	533,02	543,68	7 000
	10 à 14 PDI	599,39	641,41	656,80	669,94	3 000
	15 PDI ou plus	1 116,15	1 146,40	1 173,91	1 197,38	Moins de 500
Permanent et probatoire (permis de la classe 6 seulement)	Sans PDI	77,94	81,21	83,16	84,82	Moins de 500
	1 à 3 PDI	125,51	130,78	133,92	136,60	
	4 à 6 PDI	169,02	176,12	180,35	183,96	
	7 à 9 PDI	226,85	236,38	242,05	246,89	
	10 à 14 PDI	260,33	271,26	277,77	283,33	
	15 PDI ou plus	536,28	558,80	572,21	583,65	
Apprenti conducteur ²	Sans PDI	217,90	250,58	288,16	331,38	26 000
	1 à 3 PDI	350,89	403,52	464,04	533,64	7 000
	4 à 6 PDI	472,54	543,42	624,93	718,66	Nombre très faible Situation exceptionnelle
	7 à 9 PDI	634,22	729,35	838,75	964,56	
	10 à 14 PDI	727,81	836,98	962,52	1 106,89	
	15 PDI ou plus	1 499,30	1 724,19	1 982,81	2 280,23	

² Pour les apprentis conducteurs titulaires de la classe 6, une limite de 15 % par année est appliquée sur 2026-2027 au lieu de l'indexation.

IMMATRICULATION D'UNE MOTOCYCLETTE ³			Contribution d'assurance (\$)⁴				Nombre de véhicules
			2024	2025	2026	2027	
Standard – Cylindrée	125 cm³ ou moins (11 kW)	Moins de 3 ans	258,92	306,96	362,91	370,17	1 200
		De 3 ans à moins de 5 ans	258,92	252,27	250,86	255,88	100
		5 ans ou plus	258,92	221,06	186,69	190,42	2 300
		Personnes morales	258,92	221,06	186,69	190,42	Moins de 100
	126 à 400 cm³ (12 à 35 kW)	Moins de 3 ans	406,42	541,57	692,36	706,21	5 800
		De 3 ans à moins de 5 ans	406,42	435,38	474,88	484,38	1 300
		5 ans ou plus	406,42	374,68	350,31	357,32	12 700
		Personnes morales	406,42	374,68	350,31	357,32	500
	Plus de 400 cm³	Moins de 3 ans	602,16	792,81	1 006,46	1 026,59	36 400
		De 3 ans à moins de 5 ans	602,16	637,54	688,47	702,24	13 500
		5 ans ou plus	602,16	548,82	506,33	516,46	144 600
		Personnes morales	602,16	548,82	506,33	516,46	2 000
À risque		Moins de 3 ans	1 698,98	2 328,15	3 027,69	3 088,24	700
		De 3 ans à moins de 5 ans	1 698,98	1 857,05	2 062,87	2 104,13	300
		5 ans ou plus	1 698,98	1 587,66	1 510,25	1 540,46	2 400
		Personnes morales	1 698,98	1 587,66	1 510,25	1 540,46	Moins de 100
Trois roues			210,51	224,85	230,25	234,86	40 000
À circulation restreinte			115,89	106,70	109,26	111,45	2 900

³ Les personnes morales n'incluent pas les copropriétés. Celles-ci sont comprises dans la tranche « Moins de 3 ans ».

⁴ Les variations des contributions d'assurance selon l'expérience sont étalées sur 2025-2026. Les contributions pour 2026-2027 sont calculées en indexant les contributions non limitées calculées pour l'année 2025.

Autres véhicules

IMMATRICULATION D'AUTRES VÉHICULES			Contribution d'assurance (\$)				Nombre de véhicules
			2024	2025	2026	2027	
Autobus	Scolaire		201,36	161,10	164,97	168,27	12 000
	Urbain (membre de l'ATUQ)		1 984,36	1 811,37	1 854,84	1 891,94	5 000
	Autres	10 000 kg ou moins	231,25	232,66	238,24	243,00	4 000
	Autres	Plus de 10 000 kg	1 152,69	1 170,13	1 198,21	1 222,17	1 000
Camion	Autre que du gouvernement ou de l'un de ses organismes	2 essieux	129,89	119,06	121,92	124,36	73 000
		3 ou 4 essieux	206,28	227,89	233,36	238,03	61 000
		5 essieux ou plus	359,38	383,19	392,39	400,24	58 000
	Du gouvernement ou d'un organisme reconnu, véhicule de ferme de plus de 3 000 kg	2 essieux	86,57	80,18	82,10	83,74	2 000
		3 ou 4 essieux	117,02	117,38	120,20	122,60	4 000
		5 essieux ou plus	187,06	189,23	193,77	197,65	3 000
À circulation restreinte			31,47	34,18	35,00	35,70	3 000
Cyclomoteur			267,47	290,91	297,89	303,85	46 000
Localité non liée			79,64	76,80	78,64	80,21	2 000
Plaque amovible			138,51	135,81	139,07	141,85	23 000
Véhicule offrant du transport rémunéré de personnes ⁵			165,09	241,17	312,30	383,43	16 000
Tracteur de ferme			21,42	25,23	25,84	26,36	182 000
Autres véhicules commerciaux à préfixe F			99,41	50,23	51,44	52,47	58 000
Véhicule de promenade commercial			99,41	101,60	104,04	106,12	512 000
Habitation motorisée			99,41	58,24	59,64	60,83	26 000
Véhicule d'urgence ⁶			99,41	121,23	145,87	148,79	13 000
Véhicule de ferme de 3 000 kg ou moins (plaque F)			85,08	82,49	84,47	86,16	17 000

⁵ Pour les véhicules offrant du transport rémunéré de personne par automobile, la hausse est étalée sur 4 ans sans indexation du montant calculé pour l'année 2025.

⁶ La hausse des contributions d'assurance pour les véhicules d'urgence est étalée sur 2025-2026. Les contributions pour 2026-2027 sont calculées en indexant les contributions non limitées calculées pour l'année 2025.

Conclusion

La Société a procédé à un examen exhaustif de la situation financière du régime public d'assurance automobile du Québec afin d'assurer un juste équilibre entre la couverture d'assurance, le nombre de personnes indemnisées et les contributions d'assurance.

De plus, la Société est convaincue que l'actualisation de la couverture d'assurance effectuée en 2022 et celle prévue par règlement en 2025 permettent de mieux répondre aux besoins des personnes accidentées de la route en tenant compte des nouvelles réalités.

Elle compte également poursuivre ses travaux afin de faire évoluer son modèle lui permettant d'établir les contributions d'assurance. Ainsi, elle évaluera tant les éléments liés aux comportements que ceux relatifs aux véhicules, ainsi que les règles d'accès à la conduite améliorées. Plus particulièrement, elle compte :

- développer une contribution d'assurance « à la course » pour les véhicules effectuant du transport rémunéré de personnes par automobile;
- poursuivre ses travaux de recherche afin de bonifier le modèle de tarification des motocyclistes afin de mieux cerner le risque d'accident;
- pérenniser l'offre de formation de rafraîchissement pour les motocyclistes en début de saison;
- analyser le modèle de tarification des véhicules de promenade et de certains véhicules commerciaux dans le but de proposer un modèle d'assurance efficace et équitable pour l'ensemble des Québécois et Québécoises.

Par le raffinement de ses stratégies de prévention en sécurité routière et l'injection d'une somme supplémentaire de 44 M\$ dans des initiatives en sécurité routière, la Société incitera l'ensemble des utilisateurs du réseau routier, comme elle le fait depuis toujours, à adopter des comportements sécuritaires de manière à poursuivre l'amélioration du bilan routier.

Les contributions d'assurance sont une source de financement destinée à couvrir les coûts de la police d'assurance automobile pour dommages corporels de tous les Québécois et Québécoises partout dans le monde. Celles proposées pour 2025 à 2027 démontrent une fois de plus leurs liens directs entre les bons comportements sur la route et les contributions d'assurance tout en garantissant l'équité entre les cotisants et la pérennité du régime.

De plus, la remise d'une portion de l'excédent de capital pour 2024 permet à la Société d'offrir un retour aux cotisants, d'investir en sécurité routière et de bonifier la couverture d'assurance de tous les Québécois, tout en conservant les actifs nécessaires pour respecter ses obligations à l'égard des personnes accidentées de la route.

La Société estime que sa proposition assure la pérennité du régime d'assurance automobile du Québec en tenant compte des besoins à financer, actuels et futurs. Elle demeure toutefois ouverte aux suggestions. C'est pourquoi toutes les personnes ou les groupes intéressés sont encouragés à s'exprimer lors de la consultation publique qui sera menée au cours des prochains mois par le Conseil d'experts sur les contributions d'assurance automobile. Ce comité indépendant est nommé par le gouvernement pour, notamment, revoir la démarche suivie par la Société pour déterminer les contributions d'assurance proposées dans ce document.

2024-03-07 - 16 h - Rencontre Teams - Martin, Claude, Sébastien et Mme Savoie

26 février 2024 15:12

Date de la réunion: 2024-03-07 16:00

Emplacement: Réunion Microsoft Teams

Lien vers un élément Outlook: [cliquez ici](#)

Message d'invitation

Québec 

Réunion Microsoft Teams

Participez à partir de votre ordinateur, de votre application mobile ou de l'appareil de la salle

[Cliquez ici pour rejoindre la réunion](#)

ID de la réunion : 258 578 420 046

Code secret : oU5jBa

[Télécharger Teams](#) | [Rejoindre sur le web](#)

Ou composer le numéro (audio seulement)

[+1 581-316-0245,190154428#](#) Canada, Quebec City

ID Conférence Téléphone: 190 154 428#

[Rechercher un numéro local](#) | [Réinitialiser le code confidentiel](#)

[Pour en savoir plus](#) | [Options de réunion](#)

Ce courriel est à usage restreint. S'il ne vous est pas destiné, veuillez svp le détruire et en informer l'expéditeur.

Participants

- ☐ [Julie Wilson](#) (Organisateur de la réunion)
- ☐ [Sébastien Lauzon](#) (Accepté dans Outlook)
- ☐ [Martin Koskinen](#) (Accepté dans Outlook)
- ☐ [Claude Laflamme](#) (Accepté dans Outlook)
- ☐ [Dominique Savoie](#) (Accepté dans Outlook)
- ☐ [Julie Harvey](#) (Accepté dans Outlook)
- ☐ [Christine Duguay](#) (Accepté dans Outlook)
- ☐ [Garde du corps](#) (Accepté dans Outlook)

Notes



Politique internationale

•

[REDACTED]



[REDACTED]

- ✓ SAAQ - succursale Versailles (10 comptoirs sont ouverts actuellement / 40 comptoirs en juin prochain / Henri-Bourassa / budget et états financiers - plusieurs enjeux / Suite des discussions avec Éric / Relation cabinet MTMD

- ✓ [REDACTED]
- ✓ [REDACTED]
- ✓ [REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

