

MÉMOIRE
DÉPOSÉ AU CONSEIL D'EXPERTS MANDATÉ PAR
LA SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC
(SAAQ)

DANS LE CADRE DE LA CONSULTATION PUBLIQUE
SUR LES CONTRIBUTIONS D'ASSURANCE AUTOMOBILE,
TENUE À MONTRÉAL, LE 8 MAI 2006

PAR L'ASSOCIATION DU TRANSPORT URBAIN DU QUÉBEC
(ATUQ)

- Version du 25 avril 2006 -

TABLE DES MATIÈRES

Mise en contexte et portée du document	3
1. Présentation de l'ATUQ	4
1.1 Sa mission.....	4
1.2 Profil de ses membres.....	4
2. Problématique évoquée et proposition de la SAAQ	5
3. Analyse de la proposition contenue au projet de règlement sur les contributions d'assurance, du point de vue de l'ATUQ	
3.1 Les sociétés de transport et la gestion de la sécurité	6
3.2 Le transport en commun et le développement durable	7
3.3 Le sous-financement du transport en commun	9
4. Conclusion et recommandations de l'ATUQ	10

Mise en contexte et portée du document

Mise en contexte.

Le Québec s'est doté depuis 1978 d'un régime public d'assurance automobile. Au Canada, seuls le Manitoba et la Saskatchewan ont instauré de tels régimes, réputés être plus favorables aux victimes de la route et moins chers pour les cotisants¹.

Le modèle québécois est paraît-il unique au monde, puisque la SAAQ a pour mission en plus d'indemniser les victimes de la route, d'être responsable de la prévention en matière de sécurité routière et d'assurer le contrôle routier pour les véhicules commerciaux.

Sans remettre en cause la performance du régime, il demeure que celui-ci est sous-financé depuis une vingtaine d'années et que la Société est déficitaire depuis 2000. Pour remédier à cette situation, le gouvernement du Québec adoptait en 2004, le projet de loi n° 55 mettant en place une fiducie, le Fonds d'assurance automobile du Québec, consacré exclusivement à l'indemnisation des victimes de la route ainsi qu'à la prévention et la promotion de la sécurité routière.

Il revient maintenant à la Société de rétablir la situation financière du Fonds d'ici 2015. La Société doit également déterminer le niveau de contributions d'assurance automobile sur l'avis d'un Conseil d'experts. Pour ce faire, un projet de règlement sur les contributions d'assurance a été publié en mars dernier, et fera l'objet de consultations publiques en mai prochain. Après avoir mené ces consultations, le conseil d'experts déposera son rapport à la SAAQ le 19 juin 2006.

Portée du document

Le présent document constitue pour l'essentiel, le contenu des représentations que fera l'Association du transport urbain du Québec (ATUQ) à la séance de consultation publique du 8 mai prochain, à Montréal.

Il reflète le point de vue consensuel des neuf sociétés de transport en commun que représente l'ATUQ. Compte tenu de l'échéancier très court, certains éléments pourraient être creusés davantage lors de la parution en audience publique.

Les sociétés de transport sont particulièrement touchées par la proposition de la SAAQ, puisqu'elles subiraient des hausses substantielles de contributions, de l'ordre de 3 M \$/année, comme nous le verrons au chapitre deux du mémoire.

C'est pourquoi, après avoir présenté brièvement l'ATUQ et dressé un portrait des principales caractéristiques de ses membres, nous analyserons, à la lumière de la problématique présentée par la SAAQ, la solution que celle-ci privilégie pour assurer un financement et une capitalisation adéquats du régime et aussi éviter que le Fonds soit épuisé en 2018.

¹ SAAQ, Pour un régime durable et équitable, document d'information sur la proposition contenue au projet de règlement sur les contributions d'assurance, page 5.

1. Présentation de l'Association du transport urbain du Québec (ATUQ)

1.1 Sa mission

L'ATUQ est un organisme sans but lucratif qui regroupe, depuis 1983, les neuf (9) sociétés de transport en commun du Québec. C'est aussi un organisme de concertation et de représentation politique qui a pour mandat d'assurer la promotion du transport en commun et la défense des intérêts de ses membres auprès des partenaires de l'industrie et des différentes instances gouvernementales.

L'ATUQ est également un forum d'échange et d'information qui permet de regrouper, à l'intérieur de plusieurs comités sectoriels, le personnel des sociétés membres afin de partager l'expérience et développer une expertise. De plus, l'association contribue, par différents projets et activités, à l'amélioration continue de la performance des sociétés.

Enfin, l'ATUQ favorise la mise en commun de services, comme la gestion unifiée des contrats d'autobus et le programme d'achats regroupés. Soulignons, à cet égard, que l'expérience d'achat et de gestion unifiée des contrats d'acquisition d'autobus est unique en Amérique du nord. En 2002, nous avons en effet octroyé (via la STM) à la firme Novabus un contrat de 825 autobus qui seront livrés entre 2003 et 2007. Une équipe dédiée gère ce contrat de 410 M \$ pour l'ensemble des sociétés membres.

1.2 Profil des membres

Les neuf (9) sociétés de transport ont pour mission de base d'assurer un service public de transport en commun efficace et performant. En plus de répondre aux besoins en déplacements de la population, le transport en commun contribue à décongestionner le réseau routier et à assurer la fluidité dans le transport des personnes et des marchandises. Il offre une alternative économique à l'utilisation d'un véhicule personnel et assure un développement durable en matière de protection de l'environnement. Le transport en commun exerce ainsi un rôle stratégique sur le développement économique et sur la qualité de vie des citoyens.

Bien qu'il existe trente et une (31) autorités organisatrices de transport en commun (AOT) au Québec, les neuf (9) sociétés de transport desservent à elles seules près de 4 millions de personnes ou 52,23 % de l'ensemble de la population québécoise, sur un territoire de 4 616 km².

Elles emploient quelques 11 000 personnes et administrent (en 2004), un budget de fonctionnement de plus de 1,225 milliard de dollars.

En plus du transport régulier, les sociétés ont effectué en 2003 près de trois millions de déplacements en transport adapté et transporté 67 750 élèves.

Bien que l'utilisation de l'automobile croît à un rythme toujours plus rapide, l'achalandage du transport en commun est en progression depuis les dernières années. Selon les derniers résultats de l'Enquête Origine-Destination, dévoilés le 18 janvier 2005, la part de marché des transports collectifs dans la région montréalaise s'est stabilisée à 22 % entre 1998 et 2003, et ce, en dépit du fait que la motorisation

a augmenté de 10 %. Parallèlement, les déplacements en transport collectif (8 %) ont davantage augmenté par rapport à ceux en automobile (5 %). Il s'agit certes de résultats encourageants, mais qui ne doivent pas éclipser les défis colossaux qui nous attendent dans les années à venir.

Voici quelques données complémentaires qui décrivent nos membres :

• Superficie totale du territoire desservi:	4 633 km ²
• Nombre total d'habitants du territoire: (+ ou – 52 % de la population au Qc)	3 922 483
• Kilométrage total annuel réel:	205 692 843 km
• Nombre annuel d'heures de service total:	8 594 461 h
• Nombre annuel de déplacements:	477 641 732 déplacements
• Moyenne annuelle de déplacements par habitant:	121,8 dépl./hab.
• Parc total de véhicules	3 103 autobus
• Âge moyen du parc	9,24 ans
• Effectif total des membres	11 264 employés
• Effectif conducteurs	6 040 chauffeurs
• Budget de fonctionnement	1,225 G \$

2. Problématique évoquée et proposition de la SAAQ

Sans se lancer dans une guerre de chiffres ni prétendre à l'expertise actuarielle, il est clair que nous partageons l'inquiétude de la SAAQ quant à la situation financière du régime d'assurance automobile.

- Déficit prévu de 500 M \$ en 2006;
- Taux de capitalisation de 92 %;
- Prévision de l'épuisement du Fonds en 2018.

Plusieurs facteurs ont mené au déséquilibre actuel et plus particulièrement :

- N'avoir jamais indexé les contributions tout en indexant les indemnités des victimes de la route au taux annuel de l'inflation;
- Ne pas avoir constitué, avant 2004, un Fonds réserve à la mission de la Société et s'en être servi pour financer d'autres programmes gouvernementaux.

Oui, il faut éliminer le problème de sous-financement en restaurant l'équilibre budgétaire annuel, et oui il faut rétablir la pleine capitalisation du régime. Mais comment? Bien que le document d'information de la SAAQ, Pour un régime durable et équitable, évoque sommairement quelques autres pistes de solutions aux pages 15 et 16, telles que le contrôle des coûts du régime, la révision de la loi et des règlements, l'amélioration du bilan routier etc., nous ne sommes consultés que sur le projet de hausses des contributions.

Les membres de l'ATUQ auraient également souhaité pouvoir se prononcer sur un plan d'action global de redressement, comportant une série de mesures diversifiées, réalistes et équitables en fonction du diagnostic posé. Nous ne nous considérons

d'aucune manière responsables de la crise actuelle du financement, mais cependant interpellés de façon importante dans sa résolution.

Que propose la SAAQ? Pour combler un écart estimé en 2006 à 501 M \$² entre les recettes et les besoins, la SAAQ propose une hausse « graduelle » des contributions en 2007 et 2008, puis une indexation au coût de la vie pour les années subséquentes. Seulement pour les autobus de nos sociétés de transport, la SAAQ propose d'augmenter la contribution actuelle de 528 \$ à 1 095 \$ en 2007 et à 1 400 \$ en 2008. Ce qui signifie pour les neuf sociétés de transport, une augmentation de coûts de près de 1,8 M \$ en 2007 auxquels s'ajouteront plus ou moins 950 000 \$ additionnels en 2008, soit 2,7 M \$ par année ou une augmentation récurrente de 165 % sans compter l'indexation subséquente.

Nous comprenons difficilement cette proposition, d'autant qu'actuellement et ce sans subir aucune augmentation, nous payons déjà des contributions supérieures de 195 \$ par autobus à celles payées par le secteur privé pour la même catégorie de véhicules, ce qui constitue en soi une aberration tout en représentant 605 085 \$ supplémentaires par année.

Nous allons donc dans le chapitre suivant, expliquer pourquoi nous considérons cette proposition surprenante et injustifiée.

3. Analyse de la proposition contenue au projet de règlement sur les contributions d'assurance, du point de vue de l'ATUQ

3.1 Les sociétés de transport et la gestion de la sécurité

Le transport collectif des personnes est un secteur industriel dans lequel la sécurité des déplacements constitue un avantage concurrentiel (par rapport à l'utilisation de l'automobile) et une priorité transversale de nos organisations.

- La sécurité : un avantage du transport en commun.

Quelques statistiques suffisent à illustrer cette affirmation.

- Selon l'Association canadienne du transport urbain (ACTU), sans les services de transport en commun, il y aurait eu au Canada, chaque année, à peu près 150 collisions mortelles de plus et 11 000 collisions avec blessures de plus, dont le coût s'élèverait à plus de 1,1 G \$;
- Dans la région de Montréal seulement, le transport en commun contribue à réduire de 61,9 M \$ les frais causés par les accidents routiers;
- Pour le même déplacement, une personne qui utilise le transport en commun s'expose à vingt fois moins de risques d'accidents mortels que si elle se déplace en automobile.

² SAAQ, op. citée, page 20.

Que dire de plus?

Selon les données recueillies par la SAAQ, en 2005, le taux d'accidents pour les neuf sociétés de transport que représente l'ATUQ était de:

- 2,35 par million de km parcourus;
- 0,045 par millier d'heures de service;
- 1,01 par million de personnes déplacées;
- 11,18 par cent véhicules en circulation.

- **La sécurité : une priorité transversale de nos organisations.**

Comme association, l'ATUQ siège non seulement à la Table de concertation gouvernement-industrie sur la sécurité des véhicules lourds, mais est aussi membre du comité de validation de la Table. L'ATUQ a des représentants qui siègent aux comités directeur de la politique d'évaluation des PEVL, vitesse, conducteurs professionnels, etc. Nous avons également un siège à la Table québécoise de la sécurité routière et coordonnons cette année l'organisation d'une semaine de sensibilisation des chauffeurs en collaboration avec les corps de police municipaux et la SAAQ.

Que dire de plus?

Chacune de nos sociétés est évidemment assujettie à la loi 430 (L.R.Q., chapitre P-30.3) Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds, mais de plus elles ont convenu avec la SAAQ et la CTQ d'une approche d'évaluation et d'intervention particulière, dont on retrouve la description au chapitre 8 de la politique d'évaluation des PEVL ainsi que dans le document expliquant le mécanisme spécifique de suivi (l'audit) élaboré par l'ATUQ en concertation avec la CTQ³.

Les membres de l'ATUQ sont les seuls propriétaires/exploitants de véhicules lourds (PEVL) à se soumettre volontairement à un audit de la CTQ aux trois ans, afin d'améliorer de façon continue la gestion de la sécurité.

Pourquoi serions-nous alors pénalisés par des hausses importantes des contributions d'assurance, plus importantes que tous les autres membres de la catégorie « véhicules commerciaux et autres véhicules »?

3.2 Le transport en commun et le développement durable

Il est étonnant également que l'on tente d'imposer aux sociétés de transport des coûts astronomiques de contributions à l'assurance automobile, à l'heure de la mise en œuvre du Protocole de Kyoto et au moment où le gouvernement du Québec vient d'adopter sa Loi sur le développement durable (le 13 avril

³ Commission des transports du Québec, Mécanisme de suivi du comportement des sociétés de transport en commun, 21 janvier 2005.

dernier). Même la SAAQ invite les automobilistes à faire un virage vert dans son tout nouveau guide Conduire un véhicule de promenade.

Quand on sait que le transport en commun est la solution à privilégier dans la lutte aux GES, que le transport en commun joue un rôle essentiel dans le développement durable, rôle qu'a reconnu le premier Ministre Charest dans son discours inaugural prononcé le 14 mars 2006: « *Monsieur le Président, le transport en commun peut non seulement soutenir l'activité économique des centres urbains, c'est également un moyen efficace de réduire la congestion de nos villes tout en contribuant à la réduction des gaz à effet de serre. ... Nous collaborerons avec les villes sur les moyens à mettre en œuvre pour inciter les citoyens à recourir davantage aux transports en commun comme solution de rechange à l'utilisation de la voiture...»*

Sans faire un trop long exposé sur le sujet, rappelons la contribution substantielle du transport en commun à la qualité de l'environnement et à la santé des québécois.

- Un kilomètre/passager effectué en transport en commun produit 65 % de moins d'émissions de GES que l'équivalent effectué en automobile. Une personne qui utilise le transport en commun deux jours sur cinq réduit de 25 % ses émissions de GES.
- Le transport en commun consomme trois fois moins d'énergie par kilomètre/passager que l'automobile.
- Selon une étude de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain, la valeur économique de la réduction des émissions polluantes attribuables au transport en commun est estimée à 97 M \$ en 2003.
- Selon une étude menée par la CSN, une croissance de l'achalandage de 2.5 % par année diminuerait à près de la moitié le niveau de GES visé par le protocole de Kyoto.
- Le transport en commun constitue une solution efficace à la pollution atmosphérique qui entraîne des coûts de soins de santé considérables. À cet égard, notons que selon un rapport du gouvernement fédéral, la pollution atmosphérique est responsable de quelques 5 000 décès prématurés par année dans 11 grandes villes canadiennes.
- L'utilisation accrue du transport en commun est une arme efficace contre le smog et conséquemment la prévalence de l'asthme chez les enfants, puisque qui dit smog dit transport, puisqu'il s'agit là de la principale source d'ozone troposphérique au Québec. De façon générale les études scientifiques récentes démontrent le lien causal de l'utilisation accrue de l'automobile sur la détérioration de la santé (obésité, problèmes respiratoires, etc.).

Que dire de plus?

Comment s'expliquer qu'en même temps que le gouvernement du Québec, ses principaux organismes (dont la SAAQ) et une vaste majorité de québécois

(selon un sondage que nous avons fait en février dernier⁴), font de la lutte aux GES et du développement durable une priorité, et que le transport en commun constitue un levier important de l'amélioration de la qualité de l'environnement, on songe à défavoriser l'utilisation du transport en commun en imposant des hausses substantielles des contributions d'assurance automobile, qui viennent alourdir considérablement les coûts d'exploitation des sociétés de transport?

Où se situe la cohérence des orientations et des actions gouvernementales?

3.3 Le sous-financement du transport en commun

Le dernier motif, et non le moindre, pour lequel l'ATUQ se questionne sur la pertinence des hausses proposées par la SAAQ, a trait au sous-financement chronique que subissent les sociétés de transport depuis 1992 et la réforme Ryan.

Les sociétés de transport ont une situation financière plus que préoccupante et il y a une urgence d'agir, si l'on veut assurer la survie du transport en commun au Québec dans un premier temps, et son développement dans un second temps, et ce afin d'assumer pleinement son rôle (tel que décrit au point précédent).

Le dossier est connu, documenté et public⁵. Les besoins en investissements sont de 10 G \$ au cours des dix prochaines années, dont 40 % pour le maintien du patrimoine et du niveau de service actuel.

Le gouvernement a reconnu la gravité de la situation depuis 2001, et a entrepris une démarche de révision du cadre financier, qui devrait se conclure ce printemps par le dépôt par le ministre des Transports, M. Michel Després, d'une Politique du transport en commun.

Que dire de plus?

Alors que d'un côté les gouvernements (fédéral, provincial et municipaux) tentent de sauver le transport en commun et de lui accorder un financement suffisant, prévisible et équitable, d'un autre côté on lui imposerait des charges additionnelles injustifiées par une hausse annuelle de près de 3 M \$ des contributions d'assurance?

... qu'on nous explique!

⁴ Léger Marketing, Les Québécois et le transport en commun, rapport d'un sondage Omnibus sur l'opinion des Québécois à l'égard du transport en commun, février 2006, pages 5 et 6.

⁵ Consulter pour plus de détails, le site de l'ATUQ à www.atuq.com

4. Conclusion et recommandations de l'ATUQ

Il est bien évident, en conclusion, que les neuf sociétés de transport en commun, membres de l'ATUQ ne peuvent être favorables à la proposition présentée par la SAAQ et soumise à consultation.

Nous partageons l'objectif visé qui est de rétablir l'équilibre budgétaire annuel et la pleine capitalisation du régime. Nous croyons cependant qu'il existe un panier de solutions à mettre en place pour y arriver et non seulement, comme partenaires de la SAAQ, sommes nous prêts à en discuter, mais de par la nature même de notre industrie et des efforts que nous déployons, nous contribuons déjà à améliorer la situation, comme nous l'avons démontré.

Les sociétés de transport se considèrent injustement responsabilisées et pénalisées par la proposition d'augmentation des contributions de la SAAQ, et réclament un moratoire sur les contributions actuelles, qui nous semblent inéquitables par rapport aux autres véhicules de la même catégorie.

Comme le propose la SAAQ à la page 28 de son document d'information, nous souhaitons au cours des prochains mois (et non années), revoir avec la SAAQ et les partenaires de l'industrie, la classification des véhicules afin qu'elle reflète adéquatement le niveau de risques associé à chaque catégorie.

D'ici à ce que cet exercice soit complété, nous proposons un gel des contributions pour les véhicules de l'ensemble de cette catégorie.