

**M A N I T O B A**

Ordonnance  
n° 89/09

**LOI SUR LA RÉGIE DES SERVICES PUBLICS**

**LOI SUR LA SOCIÉTÉ D'ASSURANCE  
PUBLIQUE DU CANADA**

**LOI SUR L'EXAMEN PUBLIC DES ACTIVITÉS  
DES CORPORATIONS DE LA COURONNE ET  
L'OBLIGATION REDDITIONNELLE DE  
CELLES-CI**

Le 28 mai 2009

DEVANT : Graham Lane, président  
Leonard Evans, membre

**SOCIÉTÉ D'ASSURANCE PUBLIQUE DU MANITOBA :  
APPROBATION DES PRIMES D'ASSURANCE- AUTOMOBILE  
OBLIGATOIRES POUR LES CONDUCTEURS ET DES REMISES DE  
PRIMES POUR VÉHICULES EN VERTU DU PROGRAMME DE COTE  
DE CONDUITE PROPOSÉ**

## RÉSUMÉ

Par la présente ordonnance, la Régie des services publics (la Régie) modifie la demande présentée par la Société d'assurance publique du Manitoba (SAPM *ou* la Société) qui vise à faire approuver des primes d'assurance-automobile et des remises de primes pour véhicule obligatoires, dans le cadre du programme de cote de conduite proposé. Le projet de programme de cote de conduite modifié sera mis en œuvre le 1<sup>er</sup> mars 2010, c'est-à-dire au début du prochain exercice et de l'année d'assurance prochaine de la SAPM.

En modifiant la demande, la Régie accepte que le programme de cote de conduite de la Société proposé représente une amélioration par rapport à l'approche bonus/malus actuelle, l'approche du programme de cote de conduite étant considérablement supérieure à l'approche actuelle, tant pour ce qui est de faire correspondre les niveaux de risque avec les niveaux de primes que pour (de l'avis de la Régie) arriver à motiver efficacement les conducteurs à améliorer leur conduite au volant.

En plus de changer la date de mise en œuvre du programme de cote de conduite, pour la mettre au 1<sup>er</sup> mars 2010, afin qu'elle coïncide avec le début de l'exercice et l'année d'assurance de la Société, les modifications limitent les primes initiales inférieures applicables aux conducteurs et aux véhicules (qui seront offertes une fois que le programme de cote de conduite sera mis en place) aux conducteurs et aux propriétaires de véhicule qui n'ont pas eu d'accident responsable et n'ont pas commis d'infraction aux règlements de la circulation dans les quinze dernières années. De plus, bien que la SAPM ait proposé des réductions transitoires de primes pour certains conducteurs et propriétaires de véhicules qui comptent moins de quinze années d'expérience depuis un accident responsable ou une infraction aux règlements de la circulation modifiés, les modifications de la Régie ne prévoient pas ces économies initiales, mais elles exigent un dossier « sans faute » en 2010 -11 afin

que les avantages du programme de cote de conduite s'appliquent aux primes supplémentaires pour les conducteurs et les véhicules.

La Régie ordonne aussi que, jusqu'à ce que des recherches soient menées sur la question du « transfert familial », le conducteur qui possède deux véhicules ou plus et qui ne transfère pas un ou plusieurs de ces véhicules à quelqu'un au sein de son ménage à la suite d'un accident responsable ne doit pas perdre la remise sur les véhicules qui n'ont pas été impliqués dans l'accident, à moins que ce conducteur n'ait eu un ou plusieurs autres accidents responsables au cours des cinq années précédentes.

Enfin, la Régie, comme elle ne peut pas rendre d'ordonnance à cet égard, compte tenu de sa compétence limitée, recommande de modifier la demande afin de limiter les conducteurs nouvellement inscrits au Manitoba à ceux se trouvant aux plus hauts niveaux du barème des points de mérite du programme de cote de conduite; elle s'appuie sur le fait que le climat du Manitoba, et les conditions routières hivernales qui y sont liées, sont telles que les nouveaux Manitobains, quel que soit leur dossier de conduite « méritoire » dans d'autres ressorts, devraient compter au moins deux ou trois années d'expérience de conduite au Manitoba avant que la SAPM puisse les considérer comme faisant partie de la catégorie des propriétaires de véhicule du Manitoba « qui ont un bon dossier de conduite », et leur fournir ainsi le plus haut niveau de réductions de primes applicables aux conducteurs et aux véhicules.

Ces modifications sont parfois faites par la Régie car elle craint que la transition proposée par la SAPM implique une réduction globale de prime qui est trop forte par rapport à ce qui est justifié, compte tenu de la compréhension actuelle qu'a la Régie de la situation financière de la Société.

La Régie fait également un certain nombre d'autres recommandations, parmi lesquelles elle demande à la SAPM de faire ce qui suit : a) faire des recherches sur la valeur prédictive des infractions saisies par appareils photos aux feux rouges et par radars photographiques; b) examiner la possible « exploitation » du

système par des transferts de propriété de véhicules au sein des familles; c) faire avancer les efforts déployés par la Société afin que le Service de police de Winnipeg et la GRC s'engagent à accroître leur niveau d'application des règlements de la circulation; d) établir des indices de références, des orientations et des cibles mesurables afin de surveiller et de mesurer la réussite du programme de cote de conduite, non seulement quant aux trois objectifs énoncés par la Société à l'égard du programme de cote de conduite, mais aussi en vue d'un objectif plus large, celui de baisser le nombre d'accidents et de blessures et de décès liés aux véhicules automobiles; e) faire en sorte qu'aucun autre « rachat » de voitures de tourisme n'ait lieu à partir de la date de la mise en œuvre du programme de cote de conduite, sauf en ce qui concerne les cas où le rachat est prévu à l'égard d'un accident dépourvu de blessure ou de décès et pour lequel la réclamation totale n'a pas dépassé 1000 \$. Pour ce qui est des parcs de véhicules commerciaux, aucun rachat ne devrait être autorisé, sauf dans les cas où il n'y a eu ni blessure, ni décès.

La Régie reconnaît que ni l'utilisation d'appareils photo aux feux rouges et de radars photographiques pour imposer des infractions comme apport à la mise en place d'un niveau pour le programme de cote de conduite, ni les mesures proposées pour mettre fin au risque de « contourner le système » par un transfert de véhicules à l'intérieur d'un ménage, et ce, afin d'éviter la réduction des remises d'assurance-automobile, ne seront « populaires » auprès de nombreux automobilistes. Toutefois, bien que la SAPM insiste, de façon compréhensible, pour avoir une « acceptation par le public » du programme de cote de conduite, la principale préoccupation de la Régie n'est pas l'acceptation par le public, mais la création de fortes mesures incitatives à la conduite prudente, étant donné que le nombre de pertes humaines et financières causées par des accidents automobiles au Manitoba est encore beaucoup trop élevé.

La Régie demande également à la SAPM d'effectuer des recherches sur le caractère adéquat de la répartition actuelle des recettes entre les primes applicables aux conducteurs et aux véhicules et d'examiner l'approche différente

pour le programme de cote de conduite proposée par la CMMG, où les primes d'assurance-automobile seraient « ramenées » aux niveaux généraux et les mesures incitatives ou récompenses, les pénalités de « bonne » ou de « mauvaise » expérience de conduite demeurant liées aux primes des conducteurs.

Toutefois, lorsque l'entière transition vers le programme de cote de conduite sera finie, il se peut que la proportion n'ait pas changé beaucoup, la proportion actuelle étant très révélatrice d'une mauvaise répartition entre les primes applicables au permis de conduire et celles applicables à l'assurance-automobile; on peut aussi demander qu'une proportion plus élevée du total de primes acquises provienne des conducteurs, et non pas des « véhicules ». La SAPM a témoigné en ce sens dans son rapport où l'on voit un nombre et une proportion élevés de conducteurs dépourvus de véhicules immatriculés, et qui ont toutefois des points de démerite sur leur dossier de conduite.

La demande de la SAPM aux fins d'approbation d'un projet de programme de cote de conduite a été examinée en audience publique, pendant sept jours, en avril 2009. Bien que la Régie ait compétence pour les tarifs pour services du programme d'assurance obligatoire (programme de base) de la SAPM et qu'elle n'ait pas compétence pour les secteurs d'activité concurrentiels, à savoir la direction de l'assurance complémentaire, la direction des services de garantie supplémentaire pour risques spéciaux et les fonctions liées à la délivrance de permis de conduire et à l'immatriculation des véhicules de la SAPM, (malgré les liens entre le programme de base, la direction de l'assurance complémentaire, la direction des services de garantie supplémentaire pour risques spéciaux et la délivrance de permis de conduire et l'immatriculation des véhicules), la Régie, au moment d'évaluer et de conclure à l'égard de la demande de la SAPM, a tenu compte de la situation et des projections financières globales de la SAPM.

Bien que des pans importants d'activité de la SAPM échappent toujours au ressort de la Régie, il a été demandé à la Régie d'approuver la mise en place du

programme de cote de conduite, ce qui aura des incidences financières importantes pour la SAPM dans l'ensemble, sans que l'on puisse bien comprendre où est le mieux-être économique de la Société dans l'ensemble. La Régie n'a pas reçu suffisamment d'information sur la direction de l'assurance complémentaire, la direction des services de garantie supplémentaire pour risques spéciaux et les fonctions liées à la délivrance de permis de conduire et à l'immatriculation des véhicules et elle a donc tranché sans information complète.

Bien que la Régie ait été suffisamment convaincue (par la preuve présentée au cours des procédures relatives au programme de cote de conduite) que la mise en place du programme de cote de conduite ne nuira pas financièrement à la Société à long terme et qu'avec un peu de chance, elle pourrait même en tirer profit, la Régie continue de recommander au gouvernement que, pour permettre la réglementation efficace et protéger l'intérêt public, la compétence de la Régie devrait être étendue pour inclure tous les secteurs d'activité de la SAPM.

Comme auparavant, la Régie est prête à travailler avec la Société afin de s'assurer qu'un élargissement de la supervision de la Régie soit conçu d'une manière propice à une amélioration dans l'intérêt public, sans conduire à une intervention excessive dans les sphères d'activité de la SAPM autres que de base (la Régie peut être convaincue si sa compétence relative à la direction de l'assurance complémentaire et à la direction des services de garantie supplémentaire pour risques spéciaux est étendue de façon à permettre la réception de renseignements financiers et statistiques sur les résultats réels et sur les résultats prévus).

### **13.0 IL EST, PAR CONSÉQUENT, RECOMMANDÉ QUE :**

1. Aucun « nouveau » conducteur, ou conducteur ou propriétaire, de véhicule provenant d'un ressort différent ne devrait recevoir une cote de mérite du programme de cote de conduite, qui soit supérieure à 5 (la transition initiale permet un maximum de 10 points de mérite) – le temps et les conditions routières que l'on retrouve au Manitoba peuvent différer considérablement de ceux connus antérieurement par les nouveaux inscrits, et une expérience de conduite au Manitoba devrait être exigée pour atteindre les niveaux de mérite supérieurs;
2. Le barème des points de mérite du programme de cote de conduite devrait être immédiatement augmenté pour passer à un maximum de 15, le niveau 15 du programme de conduite représentant les conducteurs qui, en 15 années, n'ont pas eu d'accident responsable ni commis d'infraction, et les conducteurs se trouvant au niveau 15 du programme de cote de conduite devraient se voir offrir une réduction immédiate de 30 % de la prime « normale », au lieu de la réduction de 25 % actuelle;
3. Les conducteurs (conformément à la proposition de la SAPM) maintenant rassemblés au niveau de mérite 10 du programme de cote de conduite, devraient être classés selon les niveaux de mérite 10 jusqu'à 15 du programme de cote de conduite, le niveau 10 représentant 10 années sans accident responsable ni infractions, le niveau 11, 11 années, etc., jusqu'aux niveaux 15 et au-dessus, lesquels devront être rassemblés dans le niveau 15 du programme de cote de conduite;
4. Aucun autre « rachat » de voitures de tourisme ne devrait survenir à partir de la date de la mise en œuvre du programme de cote de conduite, sauf dans les cas où le rachat est prévu à l'égard d'un

accident où il n'y a pas eu de blessure ou de décès, et où la réclamation totale n'a pas dépassé 1000 \$. Pour ce qui est des parcs de véhicules commerciaux, aucun rachat ne devrait être autorisé, sauf dans les cas où il n'y a eu ni blessure, ni décès;

5. LA SAPM devrait communiquer avec les organismes de maintien de l'ordre et avec la Province en vue de remédier aux problèmes posés par la réduction de l'application du Code de la route (objectif : réduire le nombre d'accidents, améliorer la sécurité routière et faire en sorte que le montant des primes soit plus équitable entre les conducteurs ayant des approches et des expériences de conduite différentes;
6. La SAPM devrait appuyer la recommandation présentée au gouvernement (émise aux présentes) selon laquelle la direction de l'assurance complémentaire et la direction des services de garantie supplémentaire pour risques spéciaux devraient faire partie du régime réglementaire de surveillance de la Régie (objectif : mieux sensibiliser les titulaires de police aux avantages qui découleraient de la surveillance et des processus de la Régie;
7. La SAPM devrait transférer les opérations des Permis et immatriculations (y compris ses aspects financiers), de la direction de l'assurance complémentaire au programme d'assurance de base (objectif : reconnaître le fait que Permis et immatriculations fait partie intégrante du programme d'assurance de base).

#### **14.0 IL EST, PAR CONSÉQUENT, ORDONNÉ QUE :**

1. La prime combinée du conducteur, et du conducteur ou propriétaire, de véhicule ne devra pas être inférieure à ce qu'elle aurait été autrement pour chaque particulier dans le régime actuel, à moins que le conducteur ou le conducteur ou propriétaire du véhicule (au moment de la transition) compte 15 années ou plus de conduite sans accident ni infraction, auquel cas il devrait y avoir un ajustement dérogatoire ou une échelle de transition modifiée pour ces conducteurs;
2. Une fourchette de remises de primes pour véhicules sera offerte aux personnes du niveau 10 du programme de cote de conduite; ainsi, au moment de la transition, les personnes comptant 15 années ou plus de conduite sans réclamation et sans infraction se verront offrir une réduction immédiate de 30% en remises de primes pour véhicules, alors que celles qui ont moins de 15 (mais 10 années ou plus) années de conduite sans réclamation et sans infraction continueront d'avoir une remise de prime pour véhicules de 25%;
3. Les réductions de primes pour conducteur, pour les personnes se situant aux niveaux 8, 9 et 10 du programme de cote de conduite, doivent être refusées actuellement; il faudra au moins une année de plus sans infraction et sans accident responsable, aux termes du nouveau régime, avant que ces conducteurs n'obtiennent des remises en vertu du programme de cote de conduite;
4. Jusqu'à ce que des recherches soient menées sur la question du « transfert familial », le conducteur qui possède deux véhicules ou plus et qui ne transfère pas un ou plusieurs de ces véhicules à quelqu'un au sein de son ménage à la suite d'un accident responsable ne doit pas perdre la remise sur les véhicules qui n'ont pas été impliqués dans l'accident, à moins que ce conducteur n'ait eu un ou plusieurs autres accidents responsables au cours des cinq années précédente;

5. La SAPM est tenue de soumettre des rapports et des renseignements auprès de la Régie dans le cadre de la demande d'approbation générale des tarifs de 2010 ou avant, plus particulièrement :
  - i. Les détails de la mise en oeuvre proposée des modifications ordonnées par la Régie au projet de programme de cote de conduite;
  - ii. Les résultats financiers non vérifiés des premier et deuxième trimestres pour 2009-2010;
  - iii. Une mise à jour sur les incidences des options offertes par les Normes internationales d'information financière et les incidences de ces Normes sur la SAPM;
  - iv. L'étude de répartition des coûts terminée;
  - v. Une mise à jour de l'incidence prévue de la mise en oeuvre du programme de cote de conduite, conformément aux directives de la Régie, sur le bénéfice net du programme de base pour les exercices 2009-2010, 2010-2011, 2011-2012, 2012 2013 et 2013-2014;
  - vi. Une mise à jour relative aux discussions menée par la Société auprès du Service de police de Winnipeg et de la GRC sur l'application du *Code de la route*, ainsi qu'une mise à jour sur les plus récentes statistiques en matière d'application des règlements;
  - vii. Un rapport sur le nombre d'infractions liées aux appareils photo aux feux rouges et aux radars photographiques signalées par la Ville de Winnipeg, chaque année, depuis la mise en oeuvre du programme;
  - viii. Un Examen dynamique de la suffisance du capital (EDSC), une analyse des risques en matière d'exploitation et d'investissement du régime Autopac de base et des rapports sur la valeur à risque mis à jour;
  - ix. Une solution proposée par la SAPM à la divergence de vues entre la SAPM et la Régie en ce qui concerne la réserve de stabilisation des tarifs (RST);

6. Au moment du dépôt de la demande d'approbation générale des tarifs de 2011-2012, la SAPM entreprendra et déposera ce qui suit auprès de la Régie :
- a) Un rapport sur sa recherche menée en vue de la possible création d'infractions liées aux appareils photo aux feux rouges et aux radars photographiques dans la mise en place de niveaux du programme de cote de conduite. Le cadre de référence de la recherche devra être approuvé par la Régie avant que les travaux ne soient entrepris;
  - b) Une recherche sur le possible écart futur dans l'approche du programme de cote de conduite pour ce qui est de « faire le suivi des antécédents du véhicule » quant aux transferts de véhicules impliqués dans des accidents pour aller à un autre membre de la famille demeurant dans la même résidence que le propriétaire précédent du véhicule dans la famille;
  - c) Une mise à jour des plans de la Société sur la transition soutenue vers des coûts plus élevés des points de « démerite », aux termes du nouveau programme de cote de conduite;
  - d) Les prévisions et les hypothèses à l'appui, en ce qui concerne les objectifs et les incidences liés à la fréquence et à la gravité des accidents, du fait de l'instauration du programme de cote de conduite, ces objectifs devant être définis en chiffres et viser les exercices 2011-2012, 2012-2013 et 2013-2014.

La Régie des services publics

« GRAHAM LANE »

---

Président

« G. GAUDREAU »

---

Secrétaire

Copie certifiée conforme de  
l'ordonnance 89/09 rendue par la  
Régie des services publics

---

Secrétaire