



EXPERTISE ACTUARIELLE SUR LES CONTRIBUTIONS D'ASSURANCE 2025

FONDS D'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC

Direction de la tarification d'assurance

Société de l'assurance
automobile
Québec 

Avec vous,
au cœur de votre sécurité

SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC

Expertise actuarielle sur les contributions d'assurance 2025

Fonds d'assurance automobile du Québec

**Direction de la tarification d'assurance
22 février 2024**

Ce document est disponible sur le site Web de la Société de l'assurance automobile du Québec.

Dépôt légal – Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2024
ISBN 978-2-550-96971-6 (version PDF)

Le 22 février 2024

Monsieur Éric Ducharme
Président-directeur général
Société de l'assurance automobile du Québec

Monsieur le Président-directeur général,

Il est prévu dans la Politique-cadre sur la gestion financière à long terme du Fonds d'assurance automobile du Québec que le processus de révision des contributions d'assurance aux fins de financement soit complété au moins une fois tous les trois ans. Ce processus nécessite l'approbation du conseil d'administration de la Société, sur recommandation de la direction de la Société et sur avis des comités responsables.

Conformément aux articles 151 à 151.3.1 de la Loi sur l'assurance automobile (RLRQ, chapitre A-25), la Société doit obtenir une expertise actuarielle avant de modifier les contributions d'assurance.

À cet effet, la Direction de la tarification d'assurance a réalisé l'expertise actuarielle nécessaire pour la détermination des contributions d'assurance au 1^{er} janvier 2025.

Cette expertise a été réalisée selon les lois, règlements et normes actuarielles en vigueur et s'appuie sur la résolution AR-3126 adoptée par le conseil d'administration le 7 décembre 2023. Un examen par les pairs a été effectué par MM. Marc Drouin et Nicolas Bérubé, actuaires chez Hub International. L'avis émis est favorable.

C'est avec plaisir que nous vous présentons ce rapport d'expertise actuarielle en vue de l'approbation du conseil d'administration pour la détermination des contributions au 1^{er} janvier 2025.

Veillez agréer, Monsieur le Président-directeur général, l'expression de nos sentiments distingués.

Marie-Hélène Malenfant, FICA, FSA
Directrice générale de l'actuariat

Jean-François Chevarie, FICA, FSA
Directeur de la tarification d'assurance

Table des matières

Table des matières.....	5
Section 1. Introduction	7
1.1 But du rapport.....	7
1.2 Portée du rapport.....	7
1.3 Termes du mandat.....	8
1.4 Date de calcul.....	8
Section 2. Cadre de gouvernance.....	10
2.1 Obligations légales	10
2.2 Politique-cadre sur la gestion financière à long terme.....	12
2.3 Normes de pratique actuarielle	13
Section 3. Projection des coûts annuels.....	14
3.1 Période de projection.....	14
3.2 Hypothèses de projection	15
3.3 Résultat de la projection des coûts	18
Section 4. Classification.....	19
Section 5. Données	21
Section 6. Projection des obtentions pour 2025.....	23
6.1 Véhicules de promenade	23
6.2 Motocyclettes.....	23
6.3 Autres véhicules	24
6.4 Nombre projeté d’obtentions pour 2025	25
Section 7. Imputation des coûts d’un accident.....	26
7.1 Processus d’imputation.....	26
7.2 Particularités.....	26
Section 8. Besoins financiers	29
8.1 Coûts et leur mode de financement	29
8.2 Coûts à financer en fonction du risque par grande catégorie de véhicules.....	30
8.3 Répartition des coûts entre immatriculations et permis	31
8.4 Périodes d’assurance et dates de renouvellement des immatriculations.....	32
8.5 Périodes d’assurance et dates de renouvellement des permis.....	34
8.6 Besoins à financer par les contributions d’assurance en fonction du risque	35
8.7 Besoins à financer par les contributions d’assurance fixes	35

Section 9. Calcul des facteurs de risque	37
9.1 Fréquence et sévérité	37
9.2 Crédibilité.....	38
9.3 Modifications classification.....	38
Section 10. Contributions d'assurance 2025	39
10.1 Contributions en fonction du risque	39
10.2 Contributions fixes avant l'application de la limite	40
10.3 Contributions d'assurance totales pour 2025 avant ajustement	41
10.4 Contributions de capitalisation	44
Section 11. Ajustements aux contributions d'assurance à la suite des résolutions	45
11.1 Limite à la variation à la hausse des contributions d'assurance	45
11.2 Limitation pour les apprentis	45
11.3 Contributions d'assurance pour les véhicules offrant du transport rémunéré de personnes par automobile	46
11.4 Contributions d'assurance pour la nouvelle classification des véhicules d'urgence.....	46
11.5 Contributions d'assurance pour le changement de classification des immatriculations motocyclettes (motocyclettes régulières et motocyclettes à risque élevé d'accident).....	46
11.6 Contributions fixes après l'application des limites	48
11.7 Ajustement aux contributions pour assurer le plein financement.....	48
11.8 Contributions d'assurance pour 2026-2027.....	52
Section 12. Énoncé d'opinion actuarielle	54
Section 13. Opinion à la suite de l'examen par un pair	56
ANNEXE 1 Extrait de la résolution AR-3126	57
ANNEXE 2 Description des classes de tarification	62
ANNEXE 3 Données	90
ANNEXE 4 Méthode de calcul du risque relatif	93
ANNEXE 5 Répartition des coûts entre les environnements	98
ANNEXE 6 Hypothèses détaillées pour la projection des obtentions 2025	99

Note : Dans les tableaux, la somme d'une ligne et/ou d'une colonne peut ne pas égaler le total en raison des arrondis.

Section 1. Introduction

1.1 But du rapport

L'expertise actuarielle a pour but de répondre aux articles 151 à 151.3.1 de la Loi sur l'assurance automobile (RLRQ, chapitre A-25), qui requiert une telle expertise pour la fixation des contributions d'assurance destinées à financer le Fonds d'assurance automobile du Québec (le Fonds d'assurance), administré par la Société de l'assurance automobile du Québec (la Société).

1.2 Portée du rapport

L'expertise actuarielle, conformément à la résolution AR-3126 du conseil d'administration (voir annexe 1), porte sur :

- Les contributions d'assurance rattachées aux permis et aux immatriculations qui seront obtenus¹ pour 2025;
- Les contributions d'assurance rattachées aux permis et aux immatriculations qui seront obtenus pour 2026 et 2027, lorsqu'une limite à la variation à la hausse est appliquée en 2025.

Les contributions d'assurance suivantes sont exclues de l'expertise actuarielle, conformément à la résolution AR-3126 :

- Contributions pour les classes de permis autres que la classe 5, sous réserve de la classe 6 de laquelle seront incluses uniquement les contributions pour les apprentis conducteurs ;
- Contributions liées à la réinsertion à la suite d'une révocation pour infraction au Code criminel;
- Contributions pour l'immatriculation d'une remorque;
- Contributions pour un certificat de voyage ou autres immatriculations temporaires.

Les contributions d'assurance exclues de l'expertise actuarielle, ainsi que celles faisant l'objet d'une limite à la variation à la hausse en 2025, sont déterminées conformément aux orientations de la résolution AR-3126.

¹ Obtentions pour 2025 : permis et immatriculations relatifs à des périodes d'assurance débutant entre les 1^{er} janvier et 31 décembre 2025, qu'il s'agisse d'une délivrance, d'un renouvellement ou d'une annulation.

1.3 Termes du mandat

La résolution AR-3126, adoptée le 7 décembre 2023 par le conseil d'administration de la Société, encadre l'expertise actuarielle. L'extrait de ces résolutions est présenté à l'annexe 1.

La Politique-cadre sur la gestion financière à long terme du Fonds d'assurance (Politique-cadre) mise à jour le 8 décembre 2022 par le conseil d'administration précise que les trois principes généraux pour satisfaire les exigences légales de plein financement sont :

- Viser la pérennité et l'équité à long terme;
- Offrir une couverture d'assurance suffisante;
- Viser l'efficacité économique (au moindre coût).

Ainsi, cette expertise est réalisée sans marge de conservatisme. Elle repose sur des hypothèses sur la base de meilleure estimation déterminée par la Direction de la tarification d'assurance.

Conformément à la Politique de capitalisation mise à jour le 8 décembre 2022, l'expertise ne prévoit pas de contribution de capitalisation puisque le taux de capitalisation projeté du Fonds d'assurance est supérieur à 100%.

La dernière expertise actuarielle (dernière expertise) a été réalisée en 2021 et portait sur les contributions d'assurance pour 2022.

1.4 Date de calcul

La date de calcul a été déterminée au 20 octobre 2023. Les données provenant de l'évaluation du passif actuariel en date du 31 décembre 2022 ont été utilisées (voir section 5). La résolution AR-3126 a été considérée dans le calcul, même si elle a été approuvée après le 20 octobre 2023. Tout événement ou information pertinente connus après la date de calcul sont traités selon les normes de pratique actuarielle. Le critère d'importance est utilisé selon le jugement de l'actuaire tel que le prévoit le paragraphe 1240.02 des normes de pratique de l'Institut canadien des actuaires :

« Le terme « important » est utilisé dans son sens habituel, mais est jugé du point de vue d'un utilisateur, il se rapporte à l'objet du travail. Une omission, une sous-évaluation ou une surévaluation est conséquemment importante si l'actuaire s'attend à ce qu'elle influe de façon notable soit sur les décisions prises par l'utilisateur, soit sur les attentes raisonnables de l'utilisateur. Lorsque l'utilisateur n'a pas précisé une norme d'importance, c'est à l'actuaire qu'il incombe de faire preuve de jugement. [...] »

Dans le cadre de cet exercice tarifaire, un critère d'importance de 5 % des coûts prévus a été utilisé. Cela signifie que si les informations connues après la date de calcul ont une importance cumulée de moins de 5 % sur l'ensemble des coûts, les propositions d'assurance demeurent valides et ne font pas l'objet d'une mise à jour. Au niveau de l'impact sur une classe donnée, un critère d'importance du maximum entre 5 \$ et 10 % de la contribution est retenu.

À la lueur des travaux réalisés, en date du présent rapport, aucun événement ni information pertinente recueillie après la date de calcul n'a dépassé le critère d'importance établi.

Section 2. Cadre de gouvernance

Le cadre de gouvernance est composé des obligations légales, de la Politique-cadre et ses politiques reliées ainsi que des normes de pratique de l'Institut canadien des actuaires. Les orientations précisées par le conseil d'administration de la Société sont présentées dans les sections pertinentes.

2.1 Obligations légales

2.1.1 Suffisance des contributions d'assurance

Article 17.4 de la Loi sur la Société de l'assurance automobile du Québec (RLRQ, chapitre S-11.011) :

« Les contributions d'assurance fixées en vertu des articles 151 à 151.3.1 de la Loi sur l'assurance automobile (chapitre A-25) doivent, à compter de l'exercice financier se terminant au plus tard le 31 décembre 2015, couvrir le paiement de toutes les indemnités découlant d'accidents survenus au cours de la période pour laquelle ces contributions d'assurance sont fixées ainsi que de tous les autres coûts à la charge du Fonds d'assurance pour cette période.

Pour la fixation des contributions d'assurance, la Société peut inclure des revenus de placements autres que ceux reliés aux actifs associés au passif actuariel. Ces contributions d'assurance doivent également être fixées de façon à ce que l'actif du Fonds d'assurance, déduction faite de ses dettes et provisions, soit suffisant pour couvrir le montant du passif actuariel.

Dans l'éventualité d'une insuffisance de l'actif, les contributions d'assurance doivent être fixées de manière à combler cette insuffisance sur une période maximale de 15 ans. »

2.1.2 Exigences de tarification du permis

Article 151 de la Loi sur l'assurance automobile (RLRQ, chapitre A-25) :

« La Société peut fixer, par règlement, après expertise actuarielle, la contribution d'assurance exigible lors de l'obtention d'un permis d'apprenti conducteur, d'un permis probatoire, d'un permis restreint ou d'un permis de conduire et celle exigible en vertu de l'article 93.1 du Code de la sécurité routière (chapitre C-24.2), en fonction de l'un ou de plusieurs des facteurs suivants :

- 1° selon la nature du permis demandé;*
- 2° selon sa classe;*
- 3° selon sa catégorie;*
- 4° selon le nombre de points d'inaptitude inscrits au dossier du demandeur tenu conformément à l'article 113 du Code de la sécurité routière;*
- 5° selon les révocations de permis du demandeur ou les suspensions du droit d'en obtenir un imposées en vertu de l'un des articles 180, 185 ou 191.2 du Code de la sécurité routière. »*

2.1.3 Exigences de tarification de l'immatriculation

Article 151.1 de la Loi sur l'assurance automobile (RLRQ, chapitre A-25) :

« La Société peut fixer, par règlement, après expertise actuarielle, la contribution d'assurance exigible lors de l'obtention de l'immatriculation d'un véhicule routier et celle exigible en vertu de l'article 31.1 du Code de la sécurité routière (chapitre C-24.2), selon le risque d'accident rattaché au type de véhicule routier auquel appartient le véhicule.

Le risque d'accident peut être mesuré en fonction, notamment, de l'un ou de plusieurs des facteurs suivants :

- 1° selon la catégorie ou la sous-catégorie de véhicules routiers auxquelles appartient le véhicule;*
- 2° selon sa masse nette;*
- 3° selon son nombre d'essieux;*
- 4° selon sa marque, son modèle ou sa cylindrée;*
- 5° selon son usage;*
- 6° selon l'activité professionnelle, la personnalité juridique ou l'identité de son propriétaire;*
- 7° selon le territoire où il est utilisé.*

La liste des marques et des modèles ou des cylindrées des véhicules routiers mentionnés dans un règlement pris en application du premier alinéa n'est pas soumise à l'obligation de publication et au délai d'entrée en vigueur prévus aux articles 8 et 17 de la Loi sur les règlements (chapitre R-18.1). Ce règlement entre en vigueur à la date de sa publication à la Gazette officielle du Québec ou à toute date ultérieure qu'il indique. »

2.1.4 Autres dispositions

D'autres dispositions légales et réglementaires visant l'application des contributions d'assurance, notamment les modalités administratives prévues aux articles 151.2 et 151.3 de la Loi sur l'assurance automobile (RLRQ, chapitre A-25) et les dispositions relatives à la contribution d'assurance pour les véhicules autorisés à effectuer du transport rémunéré de personnes par automobile prévues à l'article 151.3.1 de cette même loi, ont été prises en considération pour la présente expertise.

2.2 Politique-cadre sur la gestion financière à long terme

Le 8 décembre 2022, le conseil d'administration de la Société a mis à jour la Politique-cadre, laquelle encadre trois politiques du Fonds d'assurance interdépendantes relatives à l'équilibre financier à long terme du Fonds d'assurance :

1. La Politique de capitalisation;
2. La Politique de financement;
3. La Politique de placement.

Bien que cet exercice soit réalisé conformément aux principes de chacune de ces politiques, l'essentiel des éléments propres à la tarification d'assurance est consigné dans la Politique de financement.

De plus, certaines modalités d'application ont été précisées par la résolution AR-3126 et sont considérées dans la présente expertise. Cette résolution est présentée à l'annexe 1.

Objectif de financement

Le plein financement représente la suffisance des montants perçus pour couvrir les coûts d'une année d'accident, qu'ils soient déboursés dans l'année du sinistre ou dans les années subséquentes. Les contributions d'assurance et les revenus de placement constituent les principaux produits. Les indemnités versées et les frais d'administration constituent les principales charges. Les contributions d'assurance aux fins de financement combinées au rendement attendu visent un niveau de financement de 100 %.

La détermination des contributions d'assurance aux fins de financement est basée sur la pratique actuarielle reconnue au Canada, en considérant les besoins à financer, les modes et les règles de financement.

Règles de financement

Le financement doit viser un équilibre juste et durable entre la tarification, la couverture d'assurance et la sécurité routière. L'établissement des contributions d'assurance est encadré par des règles adoptées par le conseil d'administration de la Société. Ces règles ont notamment pour objectif de limiter les fortes fluctuations des contributions d'assurance. L'impact financier de ces règles de limitation est également affecté à la contribution fixe.

En plus de l'objectif de financement, d'autres règles de financement sont appliquées dans le calcul des contributions d'assurance :

Incitation à la prudence

En vertu de son rôle d'assureur public, la Société met à profit tous les moyens dont elle dispose pour encourager les bons comportements routiers et dissuader les comportements risqués. La tarification des contributions d'assurance constitue un de ces moyens.

Contributions reflétant le risque

Les contributions d'assurance visent à refléter le risque des différentes classes de cotisants.

Stabilité des contributions

Les contributions sont fixées de façon à éviter les fortes fluctuations.

Non-discrimination

Les contributions d'assurance sont fixées sans égards à l'âge, au sexe ou à la région.

Répartition des coûts d'un accident en parts égales entre les véhicules impliqués

Les accidentés de la route sont indemnisés sans égards à la responsabilité. La tarification des contributions d'assurance vise à refléter ce principe en répartissant les coûts d'un accident en parts égales entre les véhicules impliqués.

2.3 Normes de pratique actuarielle

Cette expertise s'appuie sur les normes de pratique de l'Institut canadien des actuaires, section générale, et sur les normes de pratique de la section 2800 applicables aux régimes publics d'assurance pour préjudices corporels.

Section 3. Projection des coûts annuels

La projection des coûts² d'une année d'accident repose sur l'évaluation du passif actuariel en date du 31 décembre 2022, à laquelle s'ajoutent différentes hypothèses nécessaires à la projection des coûts sur la période de projection.

Évaluation du passif actuariel en date du 31 décembre 2022

L'évaluation du passif actuariel en date du 31 décembre 2022 a été réalisée conformément à la pratique actuarielle reconnue au Canada et est établie sur la base de meilleure estimation. Cette évaluation est produite par la Direction du passif actuariel et auditée par le Vérificateur général du Québec et la firme BDO.

Événements subséquents

Aucun événement subséquent n'a été considéré dans le cadre de cette expertise.

3.1 Période de projection

La période de projection des coûts annuels s'étend de 2023 à 2027. La projection au-delà de l'année 2025 est nécessaire pour refléter la durée des différents permis et immatriculations.

Durée des différents permis et immatriculations

La période d'assurance des immatriculations et des permis de conduire est généralement de 12 mois. Cependant, la délivrance d'un permis d'apprenti conducteur est généralement pour une période de 18 mois et celle d'un permis probatoire est généralement pour une période de 24 mois. Le permis restreint autorisant uniquement la conduite d'un véhicule routier muni d'un antidémarrage éthylométrique (permis restreint à la suite d'une infraction au Code criminel) peut être délivré pour une période pouvant s'étendre jusqu'à 10 ans. Aux fins de l'expertise, aucun permis n'est en vigueur au-delà de 2027.

² Le coût d'une année d'accident représente la valeur actualisée des montants déboursés et à débourser pour les personnes accidentées, leurs mandataires et fournisseurs, le réseau de la santé, la participation au financement du tribunal administratif du Québec ainsi que les frais d'administration de cette même année d'accident.

3.2 Hypothèses de projection

Indexation des indemnités

Les indemnités sont généralement indexées à l'indice des prix à la consommation au 1^{er} janvier de chaque année. Les hypothèses suivantes ont été retenues :

- 1^{er} janvier 2023 : le taux d'indexation des indemnités et des frais est de 6,5 %;
- 1^{er} janvier 2024 : le taux d'indexation des indemnités et des frais est de 4,2 %;
- 1^{er} janvier 2025 : le taux d'indexation des indemnités et des frais est de 2,4 %;
- 1^{er} janvier 2026 et suivants : le taux d'indexation des indemnités et des frais est de 2,0 %

Les taux d'indexation spécifiques de chaque indemnité sont établis d'après l'évaluation du passif actuariel en date du 31 décembre 2022 et tiennent compte de caractéristiques qui leur sont propres. L'effet global de ces indexations spécifiques se traduit par environ 0,4 % d'augmentation en excédent de l'inflation de base. Sur un cycle tarifaire de 3 années, l'effet de la hausse en excédent de l'inflation de base génère un sous-financement cumulatif estimé à 1,2 %.

Indexation des contributions d'assurance

Les contributions d'assurance pour 2024 sont celles prévues au Règlement sur les contributions d'assurance (RLRQ, c. A-25, r. 3.3).

Le taux d'indexation des classes exclues de l'expertise actuarielle au 1^{er} janvier 2025 est de 4,2 %, conformément à la résolution AR-3126. Ce taux est constitué de l'hypothèse d'indexation générale projetée de 3,0 % au 1^{er} janvier 2025 ainsi que d'une composante de compensation rétroactive de 1,2 % décrite précédemment. Cette composante est implicitement incluse dans les contributions d'assurance qui sont visées par l'expertise actuarielle.

Effet net de l'augmentation du nombre de personnes indemnisées sur les coûts

Le nombre de personnes indemnisées évolue proportionnellement à la variation du nombre projeté de permis et d'immatriculations, afin que toute amélioration ou détérioration puisse être reconnue dans l'exercice tarifaire subséquent. Cette hypothèse implique donc un taux d'accident constant sur la période de projection, mais un nombre de personnes indemnisées croissant en absolu. Elle se situe entre 1,5 % et 1,6 %. Cette composante de la projection a peu d'effet sur le niveau des contributions.

Or, un rattrapage au niveau des fréquences d'accident doit être anticipé pour les années 2023 à 2025, à la suite de la pandémie, notamment en lien avec une variation de la prévalence du télétravail et un retour progressif vers des habitudes de vie prépandémique. En 2026, l'augmentation du nombre de personnes indemnisées revient au niveau historique de 1,6 %.

L'effet net des deux composantes est présenté au tableau suivant :

Année	Projection		Projection NPI		
	avant la pandémie		NPI	Augmentation	
2015			19 943		
2016			20 889	4,7%	
2017			21 246	1,7%	
2018			21 793	2,6%	
2019	22 094		22 094	1,4%	Réel
2020	22 448		14 951	-32,3%	
2021	22 807		15 875	6,2%	
2022	23 172		17 163	8,1%	
2023	23 542		18 544	8,0%	
2024	23 919		19 637	5,9%	
2025	24 302		20 373	3,7%	Projection
2026	24 691		20 699	1,6%	
2027	25 086		21 030	1,6%	

La colonne « Projection avant la pandémie » qui est projetée à 1,6% reflétant la croissance du parc automobile, permet d'apprécier les effets durables des changements observés dans l'expérience à la suite de la pandémie.

Taux d'actualisation

Le taux d'actualisation est celui retenu lors de l'évaluation du passif actuariel en date du 31 décembre 2022, soit 6,08 %³.

Une modification à la Politique de placement a été apportée en décembre 2022. Cette nouvelle politique a permis de hausser le taux d'actualisation à 6,08 % avec les hypothèses de rendement et de risque qui prévalaient à l'époque. Les hypothèses de rendement et de risque sont révisées semestriellement.

À la date de production de cette expertise, aucun autre changement à la Politique de placement ni au taux d'actualisation n'est prévu.

Projection des frais d'administration

La projection des frais d'administration du Fonds d'assurance utilisée est une estimation en octobre 2023 par la Direction générale des finances. Le processus budgétaire n'était pas terminé à cette date et des changements ont été faits par la suite. Ainsi, l'exercice de tarification reflète les estimations connues à la date de calcul, ventilées par activité. Les frais d'administration affectés à une nouvelle année d'accident (année courante) sont établis de la manière suivante :

- Frais d'administration liés à l'indemnisation : la portion de ces frais affectée à l'année courante est basée sur l'évaluation du passif actuariel en date du 31 décembre 2022;
- Prévention et promotion de la sécurité routière : ces frais sont entièrement affectés à l'année courante;
- Frais de perception : ces frais sont entièrement affectés à l'année courante;
- Gestion du stationnement du siège social : ces frais sont entièrement affectés à l'année courante.

La répartition des frais d'administration entre les années d'accident se base sur la dernière étude sur la ventilation des frais d'administration, qui tient compte de la gestion par activité et de l'effort relatif à l'administration de chaque dossier.

³ 6,084375 %

3.3 Résultat de la projection des coûts

Coûts annuels projetés (M\$) en date du 1er juillet de l'année d'accident

Composante	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Indemnisation	752,3	863,6	940,2	1 003,4	1 047,3	1 091,9
Financement du tribunal administratif du Québec	18,3	19,3	20,1	21,0	21,9	22,8
Frais d'administration						
<i>Frais liés à l'indemnisation</i>	128,0	141,3	147,3	151,2	155,1	159,0
<i>Prévention et promotion de la sécurité routière</i>	74,8	95,1	102,1	101,6	104,2	106,8
<i>Frais de perception</i>	38,2	47,4	51,0	52,6	53,9	55,3
<i>Gestion du stationnement du siège social</i>	2,4	1,7	1,9	1,9	2,0	2,0
Total - Frais d'administration	243,4	285,4	302,3	307,3	315,1	323,1
TOTAL	1 014,1	1 168,3	1 262,6	1 331,7	1 384,3	1 437,9

Section 4. Classification

L'expertise actuarielle est effectuée selon la composition des classes de tarification conformément à la résolution AR-3126. La classification est aussi basée sur l'hypothèse que les règles d'accès et la législation en vigueur seront maintenus d'ici la fin de la période d'évaluation.

Des informations supplémentaires relatives à la classification sont présentées à l'annexe 2.

Immatriculation

Les classes de tarification des immatriculations sont définies en tenant compte de l'utilisation et de certaines caractéristiques physiques des véhicules, soit :

- La catégorie d'usage (utilisation faite du véhicule, type d'utilisateur, lieu où il circule, type de véhicule);
- La masse nette pour certains autobus;
- Le nombre d'essieux maximal pour certains camions;
- La marque et le modèle, la cylindrée ou la puissance en kilowatts pour certaines motocyclettes.

Pour les besoins de l'expertise actuarielle, les véhicules sont répartis entre trois grandes catégories de véhicules, soit *Véhicules de promenade*, *Motocyclettes* et *Autres véhicules*.

Des modifications aux classes de tarification en immatriculation ont été faites lors de cette expertise, conformément à la résolution AR-3126. Ces changements permettent d'améliorer la précision et l'équité du modèle:

- La classe actuelle des véhicules commerciaux (plaque F) sera scindée en 4 catégories :
 - Une nouvelle classe pour les véhicules d'urgence qui comprend les véhicules d'urgence reconnus par la Société, les véhicules de police, d'incendie, les ambulances et les dépanneuses;
 - Une nouvelle classe pour les habitations motorisées. Certains véhicules se retrouvant dans cette classe étaient autrement identifiés comme véhicules de promenade dans l'exercice précédent.
 - Une nouvelle classe pour les véhicules de promenade à usage commercial
 - Une nouvelle classe pour tous les autres véhicules commerciaux à préfixe F

- Les classes de motocyclettes suivantes sont ajustées pour intégrer la reconnaissance de l'expérience de conduite comme titulaire d'un permis de classe 6 dans la tarification
 - Motocyclette régulière de 125 cc et moins
 - Motocyclette régulière de 126 à 400 cc
 - Motocyclette régulière de 401 cc et plus
 - Motocyclette à risque élevé d'accident
- Les regroupements d'expérience de conduite comme titulaire d'un permis de classe 6 seront les suivants :
 - 0 à moins de 3 ans (Classe par défaut si aucun permis)
 - 3 ans à moins de 5 ans
 - 5 ans et plus
- Une classe motocyclette spécifique pour les personnes morales est créée afin de refléter le risque propre de cette clientèle.

Permis

Les classes de tarification des permis, pour lesquelles une contribution d'assurance est exigée, sont définies selon :

- La classe du permis (classes 5, 6 et 8);
- Le type de permis :
 - Permis de conduire;
 - Permis probatoire;
 - Permis d'apprenti conducteur;
 - Permis restreint pour le principal travail;
 - Permis restreint à la suite d'une infraction au Code criminel.

La contribution d'assurance est fixée selon le nombre de points d'inaptitude (PDI) inscrits au dossier d'un titulaire d'un permis de conduire, probatoire, restreint pour le principal travail ou apprenti de la classe 6. La période de référence pour les PDI est de deux ans.

Aucune contribution d'assurance n'est exigée pour les classes 1, 2, 3, 4, 6D du permis. Une contribution d'assurance est exigée pour la classe 8 uniquement s'il s'agit de la seule classe d'un permis.

Section 5. Données

Origine des données

Les données utilisées pour cette expertise font référence aux années d'accident 2013 à 2022 et proviennent principalement de quatre sources, soit le système *Actuariat* (ACT Tarif) de la tarification, l'évaluation du passif actuariel, le fichier des rapports d'accident du système *Enquête et données d'accident* et plusieurs tables de l'environnement informationnel intégré de la Société.

À noter qu'aucune donnée du nouveau système informatique, dont la 2^e livraison a été effectuée début 2023, n'a été utilisée. Cette expertise utilise exclusivement les données des anciens systèmes.

Identification des véhicules impliqués dans un accident

L'information retenue pour répartir les coûts du Fonds d'assurance entre les trois grandes catégories de véhicules et pour calculer les facteurs de risque qui servent à établir les contributions d'assurance est jugée fiable et suffisante.

Pour 97 % des coûts imputés aux véhicules, il est possible d'identifier le véhicule impliqué dans un accident sur les années 2018-2021.

- Pour 92 % de ces coûts, il est possible d'identifier la catégorie d'usage du véhicule impliqué ainsi que la classe de tarification du véhicule. Cette information provient principalement des rapports d'accident ou des demandes d'indemnité;
- Pour 3 % de ces coûts, il est impossible d'identifier précisément le véhicule, mais il est possible de le redistribuer sur certaines classes de tarification en utilisant l'information présente sur les demandes d'indemnité (type de véhicule). Des hypothèses basées sur cette information permettent d'établir cette correspondance;
- Pour 2 % de ces coûts, il s'agit de véhicules d'une autre juridiction

Les coûts pour lesquels un véhicule québécois impliqué dans un accident n'a pu être identifié et pour lesquels le type de véhicule n'est pas connu représentent 3 % des coûts du Fonds d'assurance et sont exclus du calcul des facteurs de risque.

Identification des titulaires de permis impliqués dans un accident

L'information pour répartir les besoins financiers attribués aux véhicules de promenade entre les permis et les immatriculations, et pour établir les facteurs de risque qui servent à déterminer les contributions d'assurance de la classe 5 du permis est jugée fiable et suffisante.

L'identification est réalisée principalement grâce à l'information provenant des rapports d'accident ou des demandes d'indemnité. Les titulaires qui conduisaient au moment de l'accident ne peuvent pas tous être identifiés. Les coûts pour lesquels le titulaire impliqué dans un accident n'a pu être identifié représentent environ 8 % des coûts imputés à des véhicules de promenade et sont exclus du calcul des facteurs de risque.

Des informations supplémentaires relatives aux données utilisées et aux travaux relatifs à la qualité de ces données sont présentées à l'annexe 3.

Section 6. Projection des obtentions pour 2025

Le nombre⁴ d'immatriculations et de permis obtenus pour 2022 est projeté en 2025 en utilisant des taux de projection basés sur l'évolution des cinq dernières années du nombre d'immatriculations et de permis. La méthode de calcul des hypothèses a été bonifiée lors de cet exercice. À cet effet, il est maintenant possible de déterminer une hypothèse distincte pour la première année et une projection spécifique à chaque classe de tarification. Les résultats globaux sont présentés ci-dessous et le détail est disponible à l'annexe 6.

6.1 Véhicules de promenade

Les taux de projection retenus pour la grande catégorie *Véhicules de promenade* sont basés sur l'évolution entre 2015 et 2022. Pour la projection du nombre d'immatriculations, un ajustement a été fait pour l'année 2023 afin de refléter la pénurie de véhicules neufs et l'augmentation majeure du prix des véhicules observées en 2022 et en 2023. La cohérence entre les hypothèses du permis et de l'immatriculation a été validée en s'assurant de maintenir une relation relativement constante entre le nombre d'immatriculations et de titulaires-propriétaires sur la période de projection.

Hypothèses de variation - Véhicules de promenade

Type	Variation annuelle (%) 2023	Variation annuelle (%) 2024 et 2025
Permis de conduire	1,00	1,00
Immatriculations	0,60	1,20

6.2 Motocyclettes

Les taux de projection retenus pour la grande catégorie *Motocyclettes* sont basés sur l'évolution observée entre 2018 et 2022. La projection des permis de conduire et des immatriculations est supérieure en 2023 par rapport à 2024 et 2025 pour refléter la forte croissance des motos trois roues dans les dernières années. Cette croissance devrait s'atténuer à partir de 2024. Le taux de projection des apprentis conducteurs a été choisi en fonction de l'hypothèse de croissance du parc des motocyclettes excluant les motos trois roues. La cohérence entre les hypothèses du permis et de l'immatriculation a été validée

⁴ Un renouvellement compte pour une obtention alors qu'une acquisition compte pour une fraction établie selon le nombre de mois sur lesquels la contribution exigée a été ventilée par le système comptable. De même, une vente ou un remisage de véhicule vient réduire le nombre d'obtentions par une fraction établie selon le nombre de mois sur lesquels la contribution remboursée a été ventilée.

en s'assurant de maintenir une relation relativement constante entre le nombre d'immatriculations et de titulaires-propriétaires sur la période de projection.

Hypothèses de variation - Motocyclettes

Type	Variation annuelle (%) 2023	Variation annuelle (%) 2024 et 2025
Apprentis et probatoires	2,90	2,90
Permis de conduire et restreints	2,40	2,00
Immatriculations	4,10	3,60

6.3 Autres véhicules

Puisqu'il n'y a pas de contribution d'assurance sur le permis de conduire pour cette grande catégorie de véhicules, le taux de projection a été choisi à partir des données sur l'immatriculation seulement. Il est basé sur l'évolution observée entre 2018 et 2022.

Hypothèses de variation - Autres véhicules

Type	Variation annuelle (%) 2023 à 2025
Immatriculations	2,50

6.4 Nombre projeté d'obtentions pour 2025

Nombre projeté de permis pour 2025

Grande catégorie de véhicules	Nombre projeté
<i>Véhicules de promenade - Classe 5</i>	6 308 000
<i>Motocyclettes - Classe 6</i>	615 000
Total	6 922 000

Nombre projeté d'immatriculations pour 2025

Grande catégorie de véhicules	Nombre projeté
<i>Véhicules de promenade</i>	5 233 000
<i>Motocyclettes</i>	267 000
<i>Autres véhicules</i> ⁵	1 120 000
Total	6 620 000

⁵ Les véhicules autorisés à effectuer du transport rémunéré de personnes par automobile ont été comptabilisés qu'une seule fois, dans la catégorie *Autres véhicules*.

Section 7. Imputation des coûts d'un accident

7.1 Processus d'imputation

L'objectif du processus d'imputation est de répartir les coûts d'un accident entre les parties impliquées.

Les parties impliquées jugées imputables (parties impliquées) sont les suivantes :

- Véhicules automobiles immatriculés au Québec et assujettis à une contribution d'assurance;
- Véhicules automobiles d'une autre juridiction.

Les coûts des parties jugées non imputables (ex. : piétons, cyclistes) sont répartis à parts égales entre les parties impliquées de l'accident.

Le choix de la Société se traduit par une responsabilité partagée des coûts d'un accident entre les parties impliquées, et ce, généralement à parts égales. Cette décision telle que stipulée dans la résolution AR-3126 s'appuie sur :

- L'indemnisation sans égard à la faute des victimes d'un accident automobile;
- La responsabilité des conducteurs n'étant pas un critère d'imputation retenu par la Société.

Certaines précisions à cette règle permettent de considérer la protection d'assurance offerte par la Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité du travail (CNESST) ou les procédés administratifs pertinents.

7.2 Particularités

7.2.1 Limites aux coûts

Aux fins des différentes analyses, les coûts par réclamation et/ou par partie impliquée sont limités afin d'exclure l'effet des réclamations importantes.

7.2.2 Coûts pour besoins financiers par grande catégorie de véhicules

Les coûts utilisés pour répartir les besoins financiers entre les grandes catégories de véhicules sont limités à 1,516 M\$ par réclamation. Aucune limite n'est appliquée par partie impliquée.

7.2.3 Coûts pour facteurs de risque – Véhicules de promenade et Motocyclettes

Les coûts utilisés pour évaluer les facteurs de risque entre les classes de tarification de ces grandes catégories de véhicules sont limités à 1,516 M\$ par réclamation et les coûts imputés à chaque partie impliquée sont limités à 378 000 \$.

7.2.4 Coûts pour facteurs de risque – Autres véhicules

Les coûts utilisés pour évaluer les facteurs de risque entre les classes de tarification de cette grande catégorie de véhicules sont limités à 378 000 \$ par réclamation. Aucune limite n'est appliquée par partie impliquée.

7.2.5 Précision pour la protection d'assurance offerte par la CNESST

L'objectif de cet ajustement est de considérer, dans le processus d'imputation, la protection d'assurance de la CNESST pour les accidents de la route qui se produisent dans le cadre du travail.

Cet ajustement implique :

- Une estimation globale des coûts de victimes assurées par la CNESST (43 M\$ à 48 M\$ entre 2017 et 2021⁶);
- Une affectation à des parties impliquées considérées assurables à la CNESST;
 - Les classes de tarification de la Société considérées assurables à la CNESST sont les suivantes : taxis, autobus, camions, tracteurs de ferme et véhicules à usage commercial (plaques F).
- Un processus d'imputation de ces coûts, tel que défini à la section 7.1;
- Une déduction de ces coûts aux parties impliquées considérées assurables à la CNESST.

Le processus d'imputation transfère donc une partie des coûts des parties impliquées considérées assurables à la CNESST vers les autres parties impliquées d'un accident.

Un autre véhicule québécois doit être présent dans l'accident pour que l'ajustement s'y applique.

7.2.6 Précision pour les procédés administratifs pertinents

L'objectif de cet ajustement est de considérer, dans le processus d'imputation, certains procédés administratifs liés aux véhicules d'une autre juridiction :

- La Société a des ententes avec l'Ontario, l'Alberta et le Manitoba. Les résidents de ces provinces sont indemnisés par leur propre assureur et ne génèrent aucun coût pour la Société;

⁶ Coûts non limités.

- La Société peut généralement poursuivre le conducteur d'une autre juridiction responsable d'un accident;
- La Société tient également compte de la responsabilité du conducteur d'une autre juridiction dans son indemnisation.

Afin que le processus d'imputation reflète ces procédés administratifs, l'imputation des coûts aux véhicules d'une autre juridiction est limitée aux victimes qui y prenaient place au moment de l'accident ainsi qu'à une portion des coûts liés aux parties jugées non imputables (ex. : piétons, cyclistes).

Section 8. Besoins financiers

Les besoins financiers pour 2025 sont établis de manière à associer aux obtentions pour 2025 (section 6) les coûts projetés (section 3) liés à leur période d'assurance. Les besoins financiers sont séparés entre une portion à financer par des contributions en fonction du risque et une autre à financer par des contributions fixes (non en fonction du risque).

Chaque composante de la portion fixe des contributions d'assurance peut être tarifée de manière indépendante et vise à être représentative des classes de cotisants qui génèrent ces coûts, en tenant compte des modes de financement disponibles, conformément à la résolution AR-3126.

8.1 Coûts et leur mode de financement

**Mode de financement des différentes catégories de coûts du Fonds d'assurance
tel que décrit dans la résolution AR-3126**

Catégories	Mode de financement
Coûts d'indemnisation imputés à des véhicules québécois	Contribution en fonction du risque
Coûts d'indemnisation imputés à des véhicules d'autres juridictions - Accidents au Québec	Contribution fixe
Coûts d'indemnisation imputés à des véhicules d'autres juridictions - Accidents Hors-Québec	Contribution fixe
Frais d'administration liés à l'indemnisation	Contribution en fonction du risque
Frais d'administration autres que ceux liés à l'indemnisation	Contribution fixe
Financement du tribunal administration du Québec (TAQ)	Contribution en fonction du risque

Les coûts d'indemnisation imputés à des véhicules d'autres juridictions sont séparés en deux catégories distinctes, puisqu'elles sont tarifées différemment.

8.2 Coûts à financer en fonction du risque par grande catégorie de véhicules

Les coûts à financer en fonction du risque sont répartis entre les trois grandes catégories de véhicules tels que précisés dans la résolution AR-3126. Cette répartition est nécessaire en raison du financement via le permis qui est spécifique à chaque grande catégorie de véhicules.

La répartition des coûts entre les environnements est normalement basée sur les deux avant-dernières années puis projetée dans le futur. Cependant, certains ajustements⁷ en lien avec la pandémie ont dû être réalisés parce que son impact était différent entre les environnements et donc les années 2020-2021 étaient peu représentatives du futur. Les résultats sont les suivants :

Répartition (%) projetée des coûts entre les grandes catégories de véhicules

Grande catégorie de véhicules	2025	2026	2027
<i>Véhicules de promenade</i>	68,4	68,1	67,8
<i>Motocyclette</i>	18,0	18,2	18,4
<i>Autres véhicules</i>	11,7	11,8	11,9
Véhicules d'autres juridictions - Accidents Hors-Québec	1,5	1,5	1,5
Véhicules d'autres juridictions - Accidents au Québec	0,4	0,4	0,4
Total	100,0	100,0	100,0

Les coûts à financer en fonction du risque sont déterminés en combinant :

- Les coûts projetés (section 3.3);
- La répartition projetée des coûts entre les grandes catégories de véhicules (ci-haut).

Coûts (M\$) à financer par les contributions d'assurance en fonction du risque

Grande catégorie de véhicules	2025	2026	2027
<i>Véhicules de promenade</i>	804,1	833,4	862,8
<i>Motocyclette</i>	211,6	222,9	234,6
<i>Autres véhicules</i>	137,2	144,5	152,0
Véhicules d'autres juridictions - Accidents Hors-Québec	17,6	18,2	18,9
Véhicules d'autres juridictions - Accidents au Québec	5,1	5,3	5,5
Total à financer	1 175,6	1 224,3	1 273,8

⁷ Voir le détail de ces ajustements à l'annexe 5

8.3 Répartition des coûts entre immatriculations et permis

Pour les grandes catégories *Véhicules de promenade* et *Motocyclettes*, la Société perçoit des contributions d'assurance à la fois sur le permis et sur l'immatriculation.

Véhicules de promenade

La portion des coûts à financer en fonction du risque par les contributions d'assurance de la classe 5 du permis est établie de manière que les titulaires non-proprétaires d'un véhicule autofinancent globalement leurs coûts.

Les plus récentes données d'expérience (de 2018 à 2021) indiquent que 25,2 % des conducteurs de véhicules de promenade ne sont pas propriétaires et qu'ils représentent 15,5 % des coûts imputés aux véhicules de promenade. Il en résulte que, selon la méthode habituelle, 61,5 % des coûts à financer en fonction du risque devraient être assumés par les contributions d'assurance sur le permis et 38,5 % par la contribution d'assurance sur l'immatriculation. À notre avis, les données de 2020, et dans une moindre mesure celles de 2021, ayant servi à faire ce calcul sont très différentes des tendances historiques et ne sont pas représentatives de la période projetée. À cet effet, il a été choisi de conserver l'hypothèse de l'exercice actuariel précédent (65,6% de financement sur le permis de conduire) afin d'éviter une fluctuation indésirable. Cette hypothèse pourra être calibrée correctement lors du prochain exercice avec les données postpandémiques.

Motocyclettes

La répartition du financement entre l'immatriculation et le permis est affectée par le nouveau modèle de classification qui incorpore l'expérience moto. Afin de favoriser un calcul plus équitable de la contribution exigible des apprentis conducteurs dans ce nouveau modèle, une nouvelle approche de répartition a été élaborée. Les composantes suivantes s'y retrouvent :

1. Contributions d'assurance sur les permis réguliers, probatoires et restreints PDI : Simple indexation à partir des primes de 2024 au taux de 4,2 % (Base = 3,0 % et rattrapage = 1,2 %)
2. Contributions d'assurance sur l'immatriculation : Autofinancement pour les titulaires de permis de conduire réguliers, probatoires et restreints PDI.
3. Contributions d'assurance sur les permis apprentis : Obtenu par la différence entre les coûts et les contributions d'assurance sur l'immatriculation pour la population des apprentis

L'approche génère un léger surplus de financement chez les cotisants qui sont seulement propriétaires. Un ajustement final vient réduire l'ensemble des contributions d'assurance sur l'immatriculation pour retirer le surfinancement. Il en résulte que 33 % des coûts à financer en fonction du risque seront

assumés par les contributions d'assurance sur le permis et 67 % par les contributions d'assurance sur l'immatriculation, en excluant la limitation de contributions d'assurance sur les permis d'apprentis.

Autres véhicules

Les coûts à financer en fonction du risque seront assumés par les contributions d'assurance sur l'immatriculation uniquement, conformément à la résolution AR-3126.

8.4 Périodes d'assurance et dates de renouvellement des immatriculations

Lors de l'obtention d'une immatriculation, une contribution d'assurance est exigée pour une période d'assurance donnée. La période d'assurance lors du renouvellement de l'immatriculation d'un véhicule est de douze mois. Les nouvelles immatriculations sont délivrées pour une période d'assurance se terminant à la prochaine date de renouvellement prévue ou, lorsque cette date est rapprochée, jusqu'au renouvellement subséquent.

Une exception à cette règle existe pour la contribution d'assurance liée à l'autorisation d'effectuer du transport rémunéré de personnes par automobile lorsque l'autorisation est émise par un répondant autorisé par la Commission des Transports du Québec. Dans cette situation, la contribution est exigée mensuellement.

La date de renouvellement d'un véhicule dépend de sa catégorie d'usage.

Mois de renouvellement - Immatriculation

Véhicule	Mois de renouvellement
Véhicule de promenade	Réparti dans l'année selon le nom du propriétaire
Motocyclette, cyclomoteur, véhicule de ferme et habitation motorisée (plaque F)	Avril
Autobus pour le transport d'écoliers	Septembre
Véhicule saisonnier d'hiver	Décembre
Autres types de véhicules	Mars
Véhicule autorisé à effectuer du transport rémunéré de personnes par automobile	Réparti dans l'année selon le nom du propriétaire si véhicule de promenade OU Mars si véhicule commercial

La période de ventilation des contributions d'assurance pour l'immatriculation consiste en la période présumée d'utilisation d'un véhicule en particulier. En général, la ventilation des contributions d'assurance d'un véhicule est uniforme sur douze mois. Certains véhicules font toutefois exception, soit

les autobus pour le transport d'écoliers (ventilation uniforme sur dix mois), les véhicules saisonniers d'hiver (ventilation uniforme sur cinq mois) et les motocyclettes (ventilation non uniforme sur sept mois).

Les hypothèses de répartition des périodes de ventilation rattachées aux obtentions pour 2025 sont les mêmes qu'à la dernière tarification. Les données observées pendant la pandémie pour 2020-2021 étaient anormales pour l'immatriculation par rapport à la tendance à long terme. L'année 2022 était anormale pour les permis, probablement en lien avec un devancement des envois des avis de renouvellement en anticipation de la livraison du système informatique de la Société. Les données sont assez stables historiquement, d'où l'utilisation de données antérieures.

Hypothèses de répartition (%) des immatriculations obtenues pour 2025

Grande catégorie de véhicules	2025	2026
Véhicules de promenade	53,84	46,16
Motocyclette	100,00	0,00
Autres véhicules	81,53	18,47

Ces paramètres sont utilisés conjointement avec la projection des obtentions afin d'estimer l'exposition dans chacune des années. La proportion d'expositions par année d'obtention peut ensuite être calculée pour chaque année de calendrier. Ces proportions servent ensuite à déterminer les besoins à financer par les contributions d'assurance en fonction du risque par grande catégorie de véhicules (section 8.6).

8.5 Périodes d'assurance et dates de renouvellement des permis

Lors de l'obtention d'un permis, une contribution d'assurance est exigée pour une période d'assurance donnée. Les nouveaux permis sont délivrés pour une période se terminant à la prochaine date de renouvellement prévue ou, lorsque cette date est rapprochée, jusqu'au renouvellement subséquent. La date de renouvellement et la période d'assurance des principaux types de permis sont présentées au tableau suivant.

Période d'assurance des différents types de permis

Type de permis	Période d'assurance
Régulier	Délivrance : jusqu'au prochain anniversaire du détenteur Renouvellement : 12 mois à partir de l'anniversaire du détenteur
Probatoire	Délivrance : 24 mois
Apprenti conducteur	Délivrance : 18 mois Renouvellement : 12 mois
Restreint	Période n'excédant pas la durée de la sanction / suspension / révocation

La période de ventilation des contributions d'assurance pour la classe 5 du permis se fait uniformément sur la période d'assurance. Cependant, la ventilation de la classe 6 du permis est spécifique à l'aspect saisonnier de ce type de conduite.

Les hypothèses de répartition des périodes de ventilation rattachées aux obtentions pour 2025 sont les mêmes que ceux de la tarification 2022 (voir les commentaires à la section précédente).

Hypothèses de répartition (%) des permis obtenus pour 2025

Grande catégorie de véhicules	2025	2026	2027
Véhicules de Promenade Classe 5	50,0	49,0	1,0
Motocyclettes Classe 6	55,4	44,5	0,1

8.6 Besoins à financer par les contributions d'assurance en fonction du risque

Les besoins à financer par les contributions d'assurance en fonction du risque des obtentions pour 2025 sont établis en combinant :

- Les coûts à financer en fonction du risque (section 8.2);
- La répartition des coûts entre immatriculations et permis (section 8.3);
- L'hypothèse de répartition des immatriculations obtenues pour 2025 (section 8.4);
- L'hypothèse de répartition des permis obtenus pour 2025 (section 8.5);
- Le taux d'actualisation (section 3.2).

Les chiffres suivants incluent également les modifications liées au nouveau modèle pour les motocyclettes.

Besoins à financer (M\$) par les contributions d'assurance en fonction du risque

Grande catégorie de véhicules	2025
<i>Véhicules de promenade</i>	
Immatriculations	273,7
Permis	521,3
<i>Motocyclettes</i>	
Immatriculations	139,6
Permis	70,4
<i>Autres véhicules</i>	
Immatriculations	135,0
Total à financer	1 140,0

8.7 Besoins à financer par les contributions d'assurance fixes

Le financement de ces coûts est effectué selon une méthode dite de répartition, c'est-à-dire que les coûts d'une année sont financés entièrement par les contributions d'assurance sur les immatriculations et les permis obtenus au cours de cette année.

Certains revenus du Fonds d'assurance ne sont pas affectés spécifiquement aux trois grandes catégories de véhicules. Ils sont donc déduits des besoins à financer par les contributions d'assurance fixes.

Besoins à financer (M\$) par les contributions d'assurance fixes

Composante	2025
Frais d'administration autres que ceux liés à l'indemnisation	156,1
Véhicules d'autres juridictions - Accidents Hors-Québec	17,4
Véhicules d'autres juridictions - Accidents au Québec	5,1
Total - Coûts	178,6
Autres revenus à déduire	
Réinsertion à la suite d'une révocation pour infraction au Code criminel	2,2
Immatriculation permanente - remorque	3,2
Certificat de voyage, immatriculation temporaire	0,7
Défense nationale	0,4
Stationnement	1,0
Total – Autres revenus à déduire	7,4
Total à financer	171,2

Section 9. Calcul des facteurs de risque

Les contributions d'assurance en fonction du risque sont établies de manière à refléter le risque relatif d'une classe de tarification à l'intérieur d'une grande catégorie de véhicules. Chaque grande catégorie de véhicules est évaluée séparément.

Des informations supplémentaires relatives au calcul des facteurs de risque sont présentées à l'annexe 4, incluant des validations additionnelles réalisées en raison des données d'accident particulières observées pendant la pandémie.

9.1 Fréquence et sévérité

Les facteurs de risque sont mesurés en comparant l'expérience d'une classe de tarification à celle de sa grande catégorie de véhicules, selon les composantes de fréquence⁸ et de sévérité⁹. Cette distinction permet :

- D'accorder plus de crédibilité à une composante par rapport à l'autre, la fréquence caractérisant généralement davantage le risque entre les différentes classes de tarification d'une grande catégorie de véhicules;
- D'utiliser l'expérience récente, puisque les données sur la fréquence sont plus rapidement matures que celles de sévérité.

La fréquence et la sévérité sont calculées par année d'accident pour les différents permis et immatriculations. Elles se basent sur l'expérience (coûts imputés, nombre de parties impliquées et exposition au risque) des années 2020 à 2022 en fréquence et des années 2019 à 2021 en sévérité. L'année 2022 est exclue de l'analyse de la sévérité en raison de son manque de maturité à cette fin.

Le calcul des facteurs de risque des permis de classe 5 est réalisé en considérant uniquement l'expérience de la grande catégorie *Véhicules de promenade*. L'expérience des permis probatoires est exclue du calcul des facteurs de risque par PDI.

⁸ La fréquence représente le nombre de parties impliquées par unité d'exposition au risque.

⁹ La sévérité représente le coût imputé moyen par partie impliquée.

9.2 Crédibilité

Les facteurs de risque de chaque année sont pondérés pour établir un facteur de risque moyen pour la fréquence et la sévérité. Ces facteurs moyens sont « crédibilisés » en pondérant le facteur de risque moyen observé dans cette expertise avec celui de la dernière expertise. Une formule de crédibilité sert à établir cette pondération. Elle s'appuie sur le nombre de parties impliquées associé à la classe de tarification. Plus ce nombre est élevé, plus le poids (ou crédibilité) accordé au facteur de risque moyen observé est élevé.

La formule de crédibilité a été développée afin de trouver un compromis entre la précision des facteurs de risque et leur stabilité entre les cycles tarifaires. Les critères suivants sont à la base du calibrage.

Critère de précision

La crédibilité a été calibrée afin que les facteurs de risque calculés ne s'écartent pas de plus de 20 % des facteurs de risque théoriques dans 80 % des simulations.

Critère de stabilité

La crédibilité a été calibrée afin que les facteurs de risque varient de moins de 15 % entre deux exercices tarifaires trisannuels dans 80 % des simulations.

9.3 Modifications classification

Les compléments de crédibilité retenus sont les facteurs de relativité de la dernière expertise. Toutefois, certains ajustements ont été nécessaires. Pour les véhicules TRPA, de nouveaux compléments ont été calculés parce que les calculs de l'expertise précédente avaient été faits séparément pour les véhicules inscrits chez un répondant et les véhicules autorisés par la Société (anciennement des taxis).

Pour les modifications de la classe des plaques F, des moyennes ajustées de relativités historiques ont été prises sur 2012-2019, tandis que le complément de la classe principale a été fixé de façon que la moyenne des compléments dans l'environnement reste fixe.

Pour les nouvelles classes de motocyclettes; une moyenne sur 6 ans a été utilisée pour la calibration initiale des classes. Pour les apprentis motos, une moyenne ajustée de relativités sur 2018-2021 a été utilisée car l'historique pré-2018 était inapproprié, suite au changement réglementaire des règles d'accès à la conduite.

Section 10. Contributions d'assurance 2025

La contribution d'assurance totale est composée de :

- Contribution de financement;
 - Contributions en fonction du risque;
 - Contributions fixes (non en fonction du risque);
- Contribution de capitalisation.

La contribution de financement peut faire l'objet d'une limite à la variation à la hausse, conformément à la résolution AR-3126.

10.1 Contributions en fonction du risque

Les contributions en fonction du risque sont déterminées à partir des facteurs de risque (section 9) de manière qu'elles supportent les besoins à financer par les contributions en fonction du risque (section 8.6), en tenant compte du nombre projeté de permis ou d'immatriculations obtenus pour 2025 (section 6).

Pour les apprentis de la classe 6, les coûts à financer via le permis sont d'abord calculés, comme décrit à la section 8.3. Ensuite, les relativités des tranches de PDI des permis de conduire de la classe 6 ainsi que les obtentions sont utilisées pour obtenir les contributions d'assurance.

Pour le modèle avec l'expérience moto, deux ensembles de relativité ont été utilisés. Les relativités du modèle standard pour les 6 classes de motos constituent le premier ensemble de relativité. Les relativités pour l'expérience sont appliquées aux relativités pour les 4 classes de motos pour lesquelles l'expérience sera considérée, mais il y a ensuite un balancement sur la relativité initiale de la classe. Les effets d'expérience ne sont donc pas comptés en double ainsi, vu qu'ils impactent déjà la relativité de chaque classe¹⁰.

¹⁰ Une classe de motocyclettes avec plus de nouveaux membres paie déjà pour ces membres, mais la charge est répartie entre tous les membres de la classe

10.2 Contributions fixes avant l'application de la limite

Les contributions fixes avant l'application de la limite sont établies en combinant :

- Le besoin à financer par les contributions fixes divisé en deux parties :
 - Partie liée au coût d'indemnisation imputé à des véhicules d'autres juridictions - Accidents hors Québec;
 - Partie liée aux autres composantes;
- Le nombre d'obtentions finançant chaque partie;
 - La première partie est financée par tous les permis de classe 5, soit 6,3 millions de cotisants;
 - La seconde partie est financée par tous les permis de classe 5 et toutes les immatriculations, soit 12,9 millions de cotisants.

Les contributions fixes (base annuelle), avant l'application de la limite, sont les suivantes :

- 14,65 \$ par permis de classe 5;
- 11,89 \$ par immatriculation.

Les titulaires d'un permis de classe 6 ne paient pas de contributions fixes conformément à la résolution AR-3126. Cette pratique reflète le fait que ces titulaires ont presque tous la classe 5 et ne génèrent pas de transactions additionnelles pour la Société, car les permis sont renouvelés pour l'ensemble des classes autorisées en même temps.

Tout accident ayant lieu à l'extérieur du Québec et impliquant un véhicule d'une autre juridiction peut engendrer des coûts pour le Fonds d'assurance, si l'une des victimes est québécoise. Cet élément s'apparente à l'assurance-voyage et n'a pas de lien avec les classes de permis ou d'immatriculation du système de classification de la Société. Chaque Québécois est exposé au risque d'être impliqué dans un accident à l'étranger. Le choix de la Société est de financer les coûts de ces accidents hors Québec via la contribution fixe du permis de classe 5, qui est le meilleur moyen de percevoir une seule contribution d'assurance par Québécois.

10.3 Contributions d'assurance totales pour 2025 avant ajustement

Permis

Contributions d'assurance base annuelle (\$) pour 2025 – classe 5

Permis	PDI	Variable	Fixe	Total
Apprenti conducteur	s. o.	17,19	14,65	31,84
	0	69,31	14,65	83,96
	1 à 3	139,15	14,65	153,80
Permis de conduire, probatoire ou restreint pour le principal travail	4 à 6	209,58	14,65	224,23
	7 à 9	268,91	14,65	283,56
	10 à 14	354,91	14,65	369,56
	15 et +	572,36	14,65	587,01
Restreint à la suite d'une infraction au Code criminel	s. o.	185,93	14,65	200,58

Les contributions d'assurance liées aux permis probatoires et aux permis restreints pour le principal travail continuent d'être identiques à celles du permis de conduire, conformément à la résolution AR-3126.

Contributions d'assurance base annuelle (\$) pour 2025 – classe 6

Permis	PDI	Variable	Fixe	Total
	0	340,49	0,00	340,49
	1 à 3	548,32	0,00	548,32
Apprenti conducteur	4 à 6	738,41	0,00	738,41
	7 à 9	991,06	0,00	991,06
	10 à 14	1 137,30	0,00	1 137,30
	15 et +	2 342,86	0,00	2 342,86
		0	81,21	0,00
Permis de conduire, probatoire ou restreint pour le principal travail	1 à 3	130,78	0,00	130,78
	4 à 6	176,12	0,00	176,12
	7 à 9	236,38	0,00	236,38
	10 à 14	271,26	0,00	271,26
	15 et +	558,80	0,00	558,80

Immatriculation

Contributions d'assurance base annuelle (\$) pour 2025 – Véhicules de promenade

Classe de tarification	Critères	Variable	Fixe	Total
Véhicule de promenade	s. o.	52,30	11,89	64,19

Contributions d'assurance base annuelle (\$) pour 2025 – Motocyclettes

Classe de tarification	Critères	Expérience	Variable	Fixe	Total
Motocyclette régulière	125 cm ³ et moins (11 kW et moins)	0 à 3 ans	341,92	11,89	353,81
		3 à 5 ans	232,50	11,89	244,39
		5 ans et plus	169,83	11,89	181,72
		Personnes morales	169,83	11,89	181,72
	126 à 400 cm ³ (12 à 35 kW)	0 à 3 ans	663,65	11,89	675,54
		3 à 5 ans	451,27	11,89	463,16
		5 ans et plus	329,62	11,89	341,51
		Personnes morales	329,62	11,89	341,51
	Plus de 400 cm ³ (plus de 35 kW)	0 à 3 ans	970,39	11,89	982,28
		3 à 5 ans	659,85	11,89	671,74
		5 ans et plus	481,98	11,89	493,87
		Personnes morales	481,98	11,89	493,87
Motocyclette ou véhicule à 3 roues	s. o.	s. o.	212,37	11,89	224,26
Motocyclette à risque	s. o.	0 à 3 ans	2 944,25	11,89	2 956,14
		3 à 5 ans	2 002,04	11,89	2 013,93
		5 ans et plus	1 462,37	11,89	1 474,26
		Personnes morales	1 462,37	11,89	1 474,26
Motocyclette à circulation restreinte	s. o.	s. o.	94,22	11,89	106,11

Contributions d'assurance base annuelle (\$) pour 2025 – Autres Véhicules

Classe de tarification	Critères	Variable	Fixe	Total
Autobus ATUQ	s. o.	1 798,89	11,89	1 810,78
Autobus scolaire	s. o.	148,62	11,89	160,51
Autobus autre que ATUQ ou scolaire	10 000 kg ou -	220,18	11,89	232,07
	10 001 kg ou +	1 157,65	11,89	1 169,54
Camion autre que gouvernemental ou d'organisme reconnu	2 essieux	106,58	11,89	118,47
	3 ou 4 essieux	215,41	11,89	227,30
	5 essieux ou +	370,71	11,89	382,60
Camion gouvernemental ou d'organisme reconnu ou véhicule de ferme de plus de 3 000 kg	2 essieux	67,70	11,89	79,59
	3 ou 4 essieux	104,90	11,89	116,79
	5 essieux ou +	176,75	11,89	188,64
À circulation restreinte, autre que motocyclette	s. o.	21,70	11,89	33,59
Cyclomoteur	s. o.	278,43	11,89	290,32
Localité non reliée, autre que promenade	s. o.	64,32	11,89	76,21
Plaque amovible	s. o.	123,33	11,89	135,22
Véhicule offrant du transport rémunéré de personnes	s. o.	454,55	0,00 ¹¹	454,55
Tracteur de ferme	s. o.	12,75	11,89	24,64
Plaque F autre véhicule commercial	s. o.	37,75	11,89	49,64
Véhicule de promenade commercial	s. o.	89,12	11,89	101,01
Habitation motorisée	s. o.	45,76	11,89	57,65
Véhicule d'urgence	s. o.	129,97	11,89	141,86
Plaque F de ferme 3 000 kg et -	s. o.	70,01	11,89	81,90

¹¹ La contribution pour un véhicule offrant du transport rémunéré de personnes ne comprend pas de portion fixe puisque celle-ci est déjà prélevée à même la contribution d'assurance de l'immatriculation du véhicule à titre de véhicule de promenade ou commercial.

10.4 Contributions de capitalisation

Conformément à la Politique de capitalisation mise à jour en décembre 2022, une projection de la situation financière a été effectuée. Étant donné que le taux de capitalisation projeté indique une situation financière excédentaire au 31 décembre 2024, aucune contribution aux fins de capitalisation n'est nécessaire.

Section 11. Ajustements aux contributions d'assurance à la suite des résolutions

11.1 Limite à la variation à la hausse des contributions d'assurance

Dans certaines situations, pour éviter des fluctuations trop brusques, il a été décidé de limiter la hausse de la contribution d'assurance (résolution AR-3126) :

- Apprentis de la classe 6 : +15 % de la contribution précédente par année
- Véhicules TRPA : Hausse étalée sur 4 ans
- Véhicules d'urgence : Hausse étalée sur 2 ans
- Expérience moto : Hausses étalées sur 2 ans, baisses qui balancent le financement

Ces limitations seront présentées aux sections qui suivent. La contribution fixe sera ajustée pour que le plein financement soit maintenu puis les contributions d'assurance après ajustements seront présentées.

11.2 Limitation pour les apprentis

Application d'une limite de 15 % d'augmentation par rapport à la contribution de l'année précédente.

Application de la limite à la variation à la hausse des contributions d'assurance (\$) pour 2025

Cotisants ciblés pour la limite	PDI	Contribution pour 2024	Contribution pour 2025	
			Calculée	Limitée
	0	217,90	340,49	250,58
	1 à 3	350,89	548,32	403,52
Permis de conduire	4 à 6	472,54	738,41	543,42
Apprenti classe 6	7 à 9	634,22	991,06	729,35
	10 à 14	727,81	1 137,30	836,98
	15 et +	1 499,30	2 342,86	1 724,19

11.3 Contributions d'assurance pour les véhicules offrant du transport rémunéré de personnes par automobile

Conformément à la résolution AR-3126, les contributions d'assurance exigibles pour les véhicules offrant du transport rémunéré par automobile sont établies afin de viser le retour au plein financement pour 2028 sur une base linéaire. Les résultats sont les suivants :

Étalement de la hausse sur 2025-2028 pour les véhicules TRPA

Année	Contribution retenue
2025	241,17 \$
2026	312,30 \$
2027	383,43 \$

11.4 Contributions d'assurance pour la nouvelle classification des véhicules d'urgence

Conformément à la résolution AR-3126, les contributions d'assurance exigibles pour les véhicules d'urgence sont limitées pour 2025 à 50 % du montant de hausse nécessaire pour passer de l'ancienne structure de classification à la nouvelle. Dès 2026, les pleins montants de la nouvelle structure s'appliqueront.

Étalement de la hausse sur 2025-2026 pour les véhicules d'urgence

Contribution d'assurance en 2024 sous l'ancienne classe F	Contribution d'assurance en 2025 sous la nouvelle classification véhicule d'urgence	
Calculée	Calculée	Limitée
99,41 \$	141,86	120,64 \$

11.5 Contributions d'assurance pour le changement de classification des immatriculations motocyclettes (motocyclettes régulières et motocyclettes à risque élevé d'accident)

Conformément à la résolution AR-3126, les contributions d'assurance exigibles pour le changement de classification des motocyclettes sont limitées pour 2025 à 50 % du montant de hausse nécessaire pour passer de l'ancienne structure de classification à la nouvelle. Une limitation est aussi appliquée à la baisse selon la proportion nécessaire pour assurer le plein financement de l'environnement des motocyclettes et ainsi le plein financement est respecté pour la classe des motocyclettes. Dès 2026, les pleins montants de la nouvelle structure s'appliqueront.

Limitation des contributions d'assurance pour l'expérience moto (\$) pour 2025

Classe de tarification	Critères	Expérience	Contribution d'assurance en 2024	Contribution d'assurance en 2025	
			Calculée	Calculée	Limitée
Motocyclette régulière	125 cm ³ et moins (11 kW et moins)	0 à 3 ans	258,92 \$	353,81 \$	306,37 \$
		3 à 5 ans		244,39 \$	251,68 \$
		5 ans et plus		181,72 \$	220,47 \$
		Personnes morales		181,72 \$	220,47 \$
	126 à 400 cm ³ (12 à 35 kW)	0 à 3 ans	406,42 \$	675,54 \$	540,98 \$
		3 à 5 ans		463,16 \$	434,79 \$
		5 ans et plus		341,51 \$	374,09 \$
		Personnes morales		341,51 \$	374,09 \$
	Plus de 400 cm ³ (plus de 35 kW)	0 à 3 ans	602,16 \$	982,28 \$	792,22 \$
		3 à 5 ans		671,74 \$	636,95 \$
		5 ans et plus		493,87 \$	548,23 \$
		Personnes morales		493,87 \$	548,23 \$
Motocyclette à risque	Plus de 400 cm ³ (plus de 35 kW)	0 à 3 ans	1 698,98 \$	2 956,14 \$	2 327,56 \$
		3 à 5 ans		2 013,93 \$	1 856,46 \$
		5 ans et plus		1 474,26 \$	1 587,07 \$
		Personnes morales		1 474,26 \$	1 587,07 \$

11.6 Contributions fixes après l'application des limites

L'application des limites décrites aux sections 11.1 à 11.5 est financée à même les contributions fixes attribuées à l'ensemble des cotisants visés.

- Apprentis de la classe 6 : 0,30 \$
- Véhicules TRPA : 0,27 \$
- Véhicules d'urgence : 0,02 \$
- Expérience moto : 0,00\$

La contribution fixe (base annuelle), après application de la limite, est établie de la manière suivante :

- 15,24 \$ par permis de classe 5;
- 12,48 \$ par immatriculation.

11.7 Ajustement aux contributions pour assurer le plein financement

Le montant de 0,59 \$ supplémentaire de la section 11.6 est ajouté aux contributions obtenues à la section 10.3.

Permis

Contributions d'assurance base annuelle (\$) pour 2025 – classe 5

Permis	PDI	Contribution calculée	Ajustement	Contribution finale
Apprenti conducteur	s. o.	31,84	0,59	32,43
	0	83,96	0,59	84,55
	1 à 3	153,80	0,59	154,39
	4 à 6	224,23	0,59	224,82
	7 à 9	283,56	0,59	284,15
Permis de conduire, probatoire ou restreint pour le principal travail	10 à 14	369,56	0,59	370,15
	15 et +	587,01	0,59	587,60
	Restreint à la suite d'une infraction au Code criminel	s. o.	200,58	0,59

Contributions d'assurance base annuelle (\$) pour 2025 – classe 6

Permis	PDI	Contribution calculée	Ajustement	Contribution finale
Apprenti conducteur	0	250,58	0,00	250,58
	1 à 3	403,52	0,00	403,52
	4 à 6	543,42	0,00	543,42
	7 à 9	729,35	0,00	729,35
	10 à 14	836,98	0,00	836,98
	15 et +	1 724,19	0,00	1 724,19
Permis de conduire, probatoire ou restreint pour le principal travail	0	81,21	0,00	81,21
	1 à 3	130,78	0,00	130,78
	4 à 6	176,12	0,00	176,12
	7 à 9	236,38	0,00	236,38
	10 à 14	271,26	0,00	271,26
	15 et +	558,80	0,00	558,80

Immatriculation

Contributions d'assurance base annuelle (\$) pour 2025 – Véhicules de promenade

Classe de tarification	Critères	Contribution calculée	Ajustement	Contribution finale
Véhicule de promenade	s. o.	64,19	0,59	64,78

Contributions d'assurance base annuelle (\$) pour 2025 – *Motocyclettes*

Classe de tarification	Critères	Expérience	Contribution calculée	Ajustement	Contribution finale
Motocyclette régulière	125 cm ³ et moins (11 kW et moins)	0 à 3 ans	306,37	0,59	306,96
		3 à 5 ans	251,68	0,59	252,27
		5 ans et plus	220,47	0,59	221,06
		Personnes morales	220,47	0,59	221,06
	126 à 400 cm ³ (12 à 35 kW)	0 à 3 ans	540,98	0,59	541,57
		3 à 5 ans	434,79	0,59	435,38
		5 ans et plus	374,09	0,59	374,68
		Personnes morales	374,09	0,59	374,68
	Plus de 400 cm ³ (plus de 35 kW)	0 à 3 ans	792,22	0,59	792,81
		3 à 5 ans	636,95	0,59	637,54
		5 ans et plus	548,23	0,59	548,82
		Personnes morales	548,23	0,59	548,82
Motocyclette ou véhicule à 3 roues	s. o.	s. o.	224,26	0,59	224,85
Motocyclette à risque	s. o.	0 à 3 ans	2 327,56	0,59	2 328,15
		3 à 5 ans	1 856,46	0,59	1 857,05
		5 ans et plus	1 587,07	0,59	1 587,66
		Personnes morales	1 587,07	0,59	1 587,66
Motocyclette à circulation restreinte	s. o.	s. o.	106,11	0,59	106,70

Contributions d'assurance base annuelle (\$) pour 2025 – *Autres Véhicules*

Classe de tarification	Critères	Contribution calculée	Ajustement	Contribution finale
Autobus ATUQ	s. o.	1 810,78	0,59	1 811,37
Autobus scolaire	s. o.	160,51	0,59	161,10
Autobus autre que ATUQ ou scolaire	10 000 kg ou -	232,07	0,59	232,66
	10 001 kg ou +	1 169,54	0,59	1 170,13
Camion autre que gouvernemental ou d'organisme reconnu	2 essieux	118,47	0,59	119,06
	3 ou 4 essieux	227,30	0,59	227,89
	5 essieux ou +	382,60	0,59	383,19
Camion gouvernemental ou d'organisme reconnu ou véhicule de ferme de plus de 3 000 kg	2 essieux	79,59	0,59	80,18
	3 ou 4 essieux	116,79	0,59	117,38
	5 essieux ou +	188,64	0,59	189,23
À circulation restreinte, autre que motocyclette	s. o.	33,59	0,59	34,18
Cyclomoteur	s. o.	290,32	0,59	290,91
Localité non reliée, autre que promenade	s. o.	76,21	0,59	76,80
Plaque amovible	s. o.	135,22	0,59	135,81
Véhicule offrant du transport rémunéré de personnes	s. o.	241,17	0,00	241,17
Tracteur de ferme	s. o.	24,64	0,59	25,23
Plaque F autre véhicule commercial	s. o.	49,64	0,59	50,23
Véhicule de promenade commercial	s. o.	101,01	0,59	101,60
Habitation motorisée	s. o.	57,65	0,59	58,24
Véhicule d'urgence	s. o.	120,64	0,59	121,23
Plaque F de ferme 3 000 kg et -	s. o.	81,90	0,59	82,49

11.8 Contributions d'assurance pour 2026-2027

Les contributions pour 2026 et 2027 seront indexées selon les formules prévues au règlement. Cette section présente les exceptions pour les classes ayant une limitation. Sauf si spécifié, la contribution d'assurance de la dernière année sera également visée par les clauses d'indexation du règlement.

Apprentis conducteurs de la classe 6

Permis	PDI	Contributions d'assurance		
		2025	2026	2027
	0	250,58	288,16	331,38
	1 à 3	403,52	464,04	533,64
Apprenti conducteur	4 à 6	543,42	624,93	718,66
	7 à 9	729,35	838,75	964,56
	10 à 14	836,98	962,52	1 106,89
	15 et +	1 724,19	1 982,81	2 280,23

Puisque les contributions de l'année 2027 demeurent inférieures aux contributions de la section 10.3, celles-ci ne seront pas indexées en 2027.

Transport rémunéré de personnes par automobile

Année	Contribution retenue
2025	241,17 \$
2026	312,30 \$
2027	383,43 \$

Afin de respecter la résolution AR-3126, la contribution d'assurance de 2027 ne sera pas indexée.

Véhicules d'urgence

Immatriculation	Contributions d'assurance	
	2025	2026
Véhicules d'urgence	121,43	142,45

Motocyclettes selon l'expérience

Classe de tarification	Critères	Expérience	Contributions d'assurance	
			2025	2026
Motocyclette régulière	125 cm ³ et moins (11 kW et moins)	0 à 3 ans	306,96	354,40
		3 à 5 ans	252,27	244,98
		5 ans et plus	221,06	182,31
		Personnes morales	221,06	182,31
	126 à 400 cm ³ (12 à 35 kW)	0 à 3 ans	541,57	676,13
		3 à 5 ans	435,38	463,75
		5 ans et plus	374,68	342,10
		Personnes morales	374,68	342,10
	Plus de 400 cm ³ (plus de 35 kW)	0 à 3 ans	792,81	982,87
		3 à 5 ans	637,54	672,33
		5 ans et plus	548,82	494,46
		Personnes morales	548,82	494,46
Motocyclette à risque	s. o.	0 à 3 ans	2 328,15	2 956,73
		3 à 5 ans	1 857,05	2 014,52
		5 ans et plus	1 587,66	1 474,85
		Personnes morales	1 587,66	1 474,85

Section 12. Énoncé d'opinion actuarielle

Nous avons effectué l'expertise actuarielle requise aux articles 151 à 151.3.1 de la Loi sur l'assurance automobile (RLRQ, chapitre A-25) relativement à la fixation des contributions d'assurance rattachées aux permis et aux immatriculations pour 2025.

L'expertise s'appuie sur des besoins financiers établis en tenant compte des dispositions prévues à l'article 17.4 de la Loi sur la Société de l'assurance automobile du Québec (RLRQ, chapitre S-11.011). Elle s'appuie également sur les principes établis dans la Politique-cadre sur la gestion financière à long terme du Fonds d'assurance automobile du Québec et ses politiques ainsi que sur la résolution AR-3126 adoptée par le conseil d'administration de la Société.

Ce rapport présente les contributions d'assurance pour 2025 qui découlent de la présente expertise et les différents éléments à son appui.

À notre avis, l'expertise actuarielle est établie en utilisant des données suffisantes et fiables ainsi que des hypothèses et des méthodes appropriées aux fins de l'exercice. Le niveau des contributions d'assurance proposées assure le plein financement du Fonds d'assurance automobile du Québec conformément aux dispositions en vigueur.

Nous avons produit ce rapport et exprimé les opinions qui y figurent conformément à la pratique actuarielle reconnue au Canada.



Marie-Hélène Malenfant, FICA, FSA
Québec, le 22 février 2024



Jean-François Chevarie, FICA, FSA
Québec, le 22 février 2024

Remerciements

Les auteurs du rapport remercient l'équipe de la Direction de la tarification d'assurance, grâce à qui la réalisation de cet exercice a été rendue possible, ainsi que tous les autres partenaires,

Catherine Bertrand

Kim Camiot

Patrick Chabot, FICA, FSA

Pier-Olivier Cliche

Mathieu Dubé, FICA, FSA

Nicolas Dupin

Sylvain Guillemette

Jeffrey Hébert

Maxim Lachance

Cynthia Lehoux

Jean-Philippe Mathieu, FICA, FSA, CERA

ainsi que

Julie Blouin

Martin Gagnon, ASA

Jean-François Raymond

Simon Robin, AICA, ASA

Maryse Tremblay-Lavoie, FICA, FSA

Karine Verret

Section 13. Opinion à la suite de l'examen par un pair

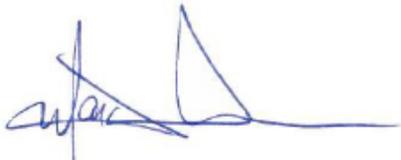
Opinion

J'ai examiné, dans le cadre d'un mandat d'accompagnement et d'examen par un pair, l'expertise actuarielle sur les contributions d'assurance 2025 requises conformément aux dispositions des articles 151 et 151.1 de la Loi sur l'assurance automobile (RLRQ, c.A-25) telle que présentée au projet de rapport reçu le 15 mars 2021

L'expertise applique adéquatement la résolution AR-3126 du Conseil d'administration concernant le financement du Fonds d'assurance et la fixation des contributions d'assurance.

À mon avis, les hypothèses et méthodes utilisées sont appropriées et les données utilisées sont suffisantes et fiables, aux fins de l'expertise actuarielle.

À mon avis, l'expertise actuarielle et l'opinion des actuaires signataires de la Société sont conformes à la pratique actuarielle reconnue au Canada.



Marc Drouin
Fellow de l'Institut canadien des actuaires

Québec, le 9 février 2024

En collaboration avec Nicolas Bérubé, *Fellow* de l'Institut canadien des actuaires

ANNEXE 1

Extrait de la résolution AR-3126

Le conseil d'administration de la Société de l'assurance automobile du Québec a, au cours de la séance du 7 décembre 2023, adopté la résolution suivante :

Résolution

ATTENDU QU'il y a quatre leviers qui contribuent à l'amélioration de la sécurité routière : la sensibilisation, la législation, le contrôle et les contributions d'assurance;

ATTENDU QU'il est important d'avoir un juste équilibre durable entre la couverture d'assurance, le nombre de personnes indemnisées par la Société et les contributions d'assurance;

ATTENDU QU'il est nécessaire d'assurer la solidité financière à long terme du Fonds d'assurance automobile du Québec (FAAQ) et de transmettre un message cohérent aux cotisants sur le lien entre les accidents rapportés au bilan routier, le nombre de personnes indemnisées et les contributions d'assurance;

ATTENDU QU'aux fins de la fixation des contributions d'assurance, la Société réalise une expertise actuarielle en conformité avec les articles 151, 151.1 et 151.3.1 de la Loi sur l'assurance automobile (chapitre A-25) et les principes de la Politique cadre sur la gestion financière à long terme du Fonds d'assurance automobile du Québec (Politique de capitalisation, Politique de financement, Politique de placement);

ATTENDU la recommandation favorable du comité actif-passif et audit;

IL EST DÉCIDÉ :

QUE l'expertise actuarielle qui sert de base aux modifications à apporter à la tarification des contributions d'assurance tiendra compte des orientations suivantes qui viennent remplacer celles contenues dans les résolutions AR-3046 et AR-3053.

Orientations générales

ATTENDU QU'à la date de l'expertise actuarielle, la composition des classes de cotisants doit être connue;

ATTENDU QUE la Direction est d'avis que les travaux relatifs à la bonification de la couverture d'assurance sont suffisamment avancés et que les ajustements règlementaires nécessaires sont probables;

ATTENDU QUE le lien entre le bilan routier, le nombre de personnes indemnisées et les contributions d'assurance doit être compris par les cotisants;

ATTENDU QUE le risque de la classe des véhicules commerciaux a été analysé et que plusieurs groupes homogènes ont été identifiés à l'intérieur de la classe actuelle;

ATTENDU QUE le risque d'accident rattaché au véhicule en lien avec l'expérience de conduite comme titulaire d'un permis de classe 6 a été démontré pour 4 classes de motocyclettes et que l'intégration de ce facteur de risque dans la tarification permet d'améliorer la précision et l'équité du modèle;

ATTENDU QUE le risque d'accident propre aux personnes morales propriétaires de motocyclettes est similaire à celui des propriétaires d'une motocyclette ayant plus de 5 ans d'expérience de conduite comme titulaire d'un permis de classe 6;

IL EST DÉCIDÉ :

QUE l'expertise actuarielle sera effectuée selon la composition des classes de cotisants contenues au Règlement sur les contributions d'assurance (A-25, r. 3.4) et que le prochain Règlement sur les contributions d'assurance devra refléter cette même composition jusqu'à la prochaine révision des contributions d'assurance, en considérant les modifications suivantes à la structure de classification :

- La classe actuelle des véhicules commerciaux (plaque F) sera scindée en 4 catégories :
 - Une nouvelle classe pour les véhicules d'urgence qui comprend les véhicules d'urgence reconnus par la Société, les véhicules de police, les véhicules d'incendie, les ambulances et les dépanneuses;
 - Une nouvelle classe pour les habitations motorisées. Certains véhicules se retrouvant dans cette classe étaient autrement identifiés comme véhicules de promenade dans l'exercice précédent;
 - Une nouvelle classe pour les véhicules de promenade à usage commercial;
 - Une nouvelle classe pour tous les autres véhicules commerciaux à préfixe F;
- Les classes de motocyclettes suivantes sont ajustées pour intégrer la reconnaissance de l'expérience de conduite comme titulaire d'un permis de classe 6 dans la tarification :
 - Motocyclette régulière de 125 cc et moins;
 - Motocyclette régulière de 126 à 400 cc;
 - Motocyclette régulière de 401 cc et plus;
 - Motocyclette à risque élevé d'accident;
- Les regroupements d'expérience de conduite comme titulaire d'un permis de classe 6 seront les suivants :
 - 0 à moins de 3 ans;
 - 3 ans à moins de 5 ans;
 - 5 ans et plus;
- Une classe motocyclette spécifique pour les personnes morales est créée afin de refléter le risque propre de cette clientèle;

QUE l'expertise actuarielle portera sur les contributions d'assurance pour l'année 2025 et prévoira, s'il y a lieu, les ajustements à ces contributions pour les années subséquentes ;

QUE les contributions d'assurance suivantes continueront d'être exclues de l'expertise actuarielle en raison de l'insuffisance des données nécessaires à leur évaluation:

- contributions pour les classes de permis autres que la classe 5, sous réserve de la classe 6 de laquelle seront incluses uniquement les contributions pour les apprentis conducteurs;

- contributions liées à un permis obtenu à la suite d'une révocation ou d'une suspension de permis pour infraction au Code criminel;
- contributions pour l'immatriculation d'une remorque;
- contributions pour un certificat de voyage ou autres immatriculations temporaires;

QUE les contributions d'assurance exclues de l'expertise actuarielle et prévues au Règlement sur les contributions d'assurance en 2024 soient ajustées pour 2025 afin de refléter la portion de l'augmentation des coûts liés à l'effet de la revalorisation des indemnités et des frais;

QU'un montant évalué à 2 M\$ pour l'année d'accident 2025 sera pris en compte dans la détermination du coût projeté du Régime afin de financer la bonification de la couverture d'assurance.

Financement

ATTENDU QUE les six principes directeurs adoptés par la Société et contenus dans sa politique de financement sont l'autofinancement, la contribution reflétant le risque, l'incitation à la prudence, la stabilité des contributions d'assurance, la non-discrimination à l'égard de l'âge, du sexe ou de la région ainsi que la répartition des coûts d'un accident à parts égales entre les véhicules impliqués;

ATTENDU QUE l'évolution du nombre de personnes indemnisées est différente entre les véhicules de promenade, les motocyclettes et les autres catégories de véhicules;

ATTENDU QU'il est souhaitable de limiter les fortes fluctuations de contributions d'assurance tout en s'assurant qu'à moyen terme chaque classe de cotisants est pleinement financée;

ATTENDU QUE les titulaires d'un permis de classe 6 sont généralement titulaires d'un permis de classe 5 pour lequel la contribution d'assurance comporte une portion fixe (non en fonction du risque) et qui se renouvelle à la même date;

ATTENDU QU'il est souhaitable d'éviter un trop grand écart ponctuel de la contribution d'assurance pour les cotisants visés par un changement au système de classification, tout en visant le respect du plein financement du sous-groupe visé sur une période de deux ans;

ATTENDU QUE l'écart entre le montant nécessaire au plein financement de 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 (dans le modèle actuel de perception de la contribution d'assurance) et le montant actuellement perçu à titre de contribution est important, et qu'il est nécessaire d'éviter une variation annuelle trop forte pour les répondants et les propriétaires de ces véhicules;

IL EST DÉCIDÉ :

QUE la répartition des coûts d'un accident se fera entre les parties impliquées et généralement à parts égales;

QUE les coûts d'indemnisation imputés à des véhicules québécois ainsi que les frais d'administration associés à l'indemnisation seront financés à même la portion variable (en fonction du risque) des contributions d'assurance;

QUE les coûts d'indemnisation imputés à des véhicules non québécois ainsi que les autres frais d'administration seront financés à même la portion fixe (non en fonction du risque) des contributions d'assurance;

QUE chaque composante de la portion fixe des contributions d'assurance sera tarifée de manière indépendante et représentative des cotisants qui génèrent ces coûts, en tenant compte des modes de financement disponibles;

QUE les contributions d'assurance relatives aux permis de classe 6 ne comporteront pas la portion fixe, laquelle étant assumée à même les contributions d'assurance relatives aux permis de classe 5;

QUE l'expertise actuarielle sera réalisée distinctement pour les 3 principaux environnements de véhicules, soit *Véhicules de promenade*, *Motocyclettes* et *Autres véhicules*, en tenant compte des modes de financement qui leurs sont associés et qui sont décrits ci-après;

QUE les coûts imputés à l'environnement *Véhicules de promenade* seront assumés par les contributions d'assurance exigées via l'immatriculation de ces véhicules et les permis de classe 5;

QUE les titulaires d'un permis probatoire ou d'un permis restreint pour l'exécution du principal travail continueront de payer les mêmes contributions d'assurance que les titulaires d'un permis de conduire de classe 5, sur une base annuelle;

QUE les coûts imputés à l'environnement *Motocyclettes* seront assumés par les contributions d'assurance exigées via l'immatriculation de ces véhicules et les permis de classe 6;

QUE les coûts imputés à l'environnement *Autres véhicules* seront assumés par les contributions d'assurance exigées via l'immatriculation de ces véhicules uniquement;

QUE la variation annuelle à la hausse des contributions d'assurance sera mesurée en faisant abstraction de tout montant de remise de capitalisation;

QU' afin d'atténuer les fortes fluctuations, une limite à la variation annuelle à la hausse est appliquée aux contributions d'assurance suivantes pour les années 2025-2027 :

- pour celles relatives au permis d'apprenti conducteur de la classe 6 pour les titulaires ayant des points d'inaptitude inscrits à leur dossier, en limitant pour les années 2025 à 2027 à 15% sur une base annuelle, le montant de hausse nécessaire pour assurer le plein financement de cette classe de cotisants;
- pour le changement de classification prévu pour les catégories visées d'immatriculation motocyclettes (motocyclettes régulières et motocyclettes à risque élevé d'accident) :
 - en limitant pour 2025 à 50% le montant de hausse nécessaire pour passer de l'ancienne structure de classification à la nouvelle;
 - en limitant pour 2025 le montant de baisse nécessaire pour passer de l'ancienne structure de classification à la nouvelle selon la proportion nécessaire pour assurer le plein financement de l'environnement *Motocyclettes*;
 - en appliquant dès 2026 les pleins montants de la nouvelle structure de classification;
- pour le changement de classification prévu des véhicules commerciaux (Plaque F) :

- en limitant pour 2025 à 50% le montant de hausse nécessaire pour passer de l'ancienne structure de classification à la nouvelle pour les véhicules d'urgence;
- en appliquant dès 2026 les pleins montants de la nouvelle structure de classification;
- pour 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, qui serait plutôt établi en visant le retour au plein financement pour 2028 sur une base linéaire :
 - 241,17 \$ en 2025;
 - 312,30 \$ en 2026;
 - 383,43 \$ en 2027.

Résolution AR-3126 du 23.12.07

ANNEXE 2

Description des classes de tarification

Permis

Le permis est composé d'un type de permis auquel des classes sont rattachées.

Types de permis

Permis d'apprenti conducteur

Le permis d'apprenti conducteur est généralement le premier type de permis qui est remis à un titulaire qui souhaite obtenir un permis de conduire de classe 5 ou 6. Ce permis a une durée de 18 mois lors de la délivrance et une durée de 12 mois s'il y a renouvellement.

Ce permis est divisé en 6 sous-classes pour la classe 6, selon le nombre de points d'inaptitude

Permis probatoire

Ce permis est divisé en 6 sous-classes selon le nombre de points d'inaptitude.

Le permis probatoire est généralement le deuxième type de permis qui est remis à un titulaire qui souhaite obtenir un permis de conduire de classe 5. Ce type de permis est requis pour le titulaire qui souhaite obtenir un permis de conduire de classe 6, mais seulement si celui-ci ne détient pas déjà un permis de conduire de classe 5.

Pour obtenir le permis probatoire, le titulaire doit compléter un cours de conduite et un examen pratique. D'ailleurs, le titulaire doit cumuler une exposition de 24 mois sous le permis probatoire avant d'obtenir son permis de conduire.

Permis de conduire

Ce permis est divisé en 6 sous-classes selon le nombre de points d'inaptitude. Le permis de conduire de classe 5 ou 6 est remis lorsqu'un titulaire satisfait les exigences du permis d'apprenti conducteur et, ou du permis probatoire. Le permis de conduire est renouvelable tous les 12 mois.

Permis restreint pour le principal travail

Ce permis est remis à un titulaire de classe 5 ou 6 dont le permis de conduire ou probatoire a été révoqué parce qu'il a atteint ou dépassé le nombre de points d'inaptitude prévus. Ce permis lui permet la conduite

d'un véhicule automobile pour exercer son travail principal. La durée de ce permis dépend de la durée de la révocation du permis de conduire (3, 6, 12 mois ou plus).

Permis restreint lié à une condamnation pour alcool ou drogue au volant

Ce permis est remis à un titulaire de classe 5 dont le permis de conduire ou probatoire a été révoqué à la suite d'une condamnation liée à l'alcool. Dans ce cas, le titulaire est restreint à conduire des véhicules munis d'un antidémarrreur éthylométrique. La durée de ce permis dépend de la durée de la révocation du permis de conduire (3, 6, 12 mois ou plus).

CLASSES DE PERMIS DE CONDUIRE

1 Ensemble de véhicules routiers composé soit :

Classes incluses : 2, 3, 4A, 4B, 5, 6D et 8

- d'un tracteur routier de deux essieux dont la masse nette est de 4 500 kg ou plus et tirant une ou plusieurs remorques ou semi-remorques
- d'un tracteur routier de trois essieux ou plus tirant une ou plusieurs remorques ou semi-remorques
- d'un camion visé par la classe 3 tirant une remorque ou une semi-remorque dont la masse nette est de 4 500 kg ou plus et qui ne sert qu'à transporter l'équipement, l'outillage ou l'ameublement dont elle est équipée en permanence
- d'un camion visé par la classe 3 tirant toute autre remorque ou semi-remorque que celle décrite précédemment, dont la masse est de 2 000 kg ou plus



2 Autobus aménagé pour le transport de plus de 24 passagers à la fois

Classes incluses : 3, 4A, 4B, 5, 6D et 8



3 Camion porteur comptant :

Classes incluses : 4A, 4B, 5, 6D et 8

- trois essieux ou plus
- OU
- deux essieux et dont la masse nette est de 4 500 kg ou plus



Un permis de conduire de la classe 3 permet également à son titulaire de conduire un véhicule routier dont la conduite est autorisée par cette classe et qui tire une remorque ou une semi-remorque :

- dont la masse nette est de moins de 2 000 kg ou
- dont la masse est d'au moins 2 000 kg mais inférieure à 4 500 kg et qui ne sert qu'à transporter l'équipement, l'outillage ou l'ameublement dont elle est équipée en permanence

Mentions

- F pour conduire un véhicule lourd muni d'une installation de freinage pneumatique
- M pour conduire un véhicule lourd muni d'une transmission manuelle
- T pour conduire un grand train routier, soit un train doublé de plus de 25 mètres qui nécessite un permis spécial de circulation

4A Véhicule d'urgence

Classes incluses : 4A, 4B, 5, 6D et 8

(ex. : une ambulance, un véhicule de police ou de service d'incendie)



4B Minibus ou autobus aménagés pour le transport de 24 passagers ou moins à la fois

Classes incluses : 5, 6D et 8



5 Taxi ou automobile assimilée à un taxi

Classes incluses : 6D et 8



- Véhicule de promenade (automobile ou fourgonnette), ou tout camion dont la masse est inférieure à 4 500 kg et comptant deux essieux
- Habitation motorisée
- Véhicule-outil : véhicule routier, autre qu'un véhicule monté sur un châssis de camion, fabriqué pour effectuer un travail et dont le poste de travail est intégré au poste de conduite du véhicule
- Véhicule de service : véhicule agencé pour l'approvisionnement, la réparation ou le remorquage des véhicules routiers



Classes incluses : 6D et 8 • Peut également être conduit tout véhicule visé par cette classe auquel est attelé une remorque ou, dans le cas d'une habitation motorisée, un autre véhicule.

6A Toute motocyclette

Classes incluses : 6B, 6C, 6D, 6E et 8



6B Motocyclette dont la cylindrée est de 400 cm³ ou moins

Classes incluses : 6C, 6D, 6E et 8



6C Motocyclette dont la cylindrée est de 125 cm³ ou moins

Classes incluses : 6D, 6E et 8



6D Cyclomoteur



6E Motocyclette à trois roues non muni d'une caisse adjacente



8 Tracteur de ferme



Classes	Contrôle médical
1 - 2 - 3 - 4A - 4B	À la demande de la classe et lorsque le titulaire atteint l'âge de 45, 55, 60 et 65 ans, et tous les deux ans par la suite
5 - 6A - 6B - 6C - 6D - 8	Lorsque le titulaire atteint l'âge de 75 ans et 80 ans, et tous les deux ans par la suite

Société de l'assurance automobile Québec
Avec vous, au cœur de votre sécurité

102111 (2-0725) (00-10)

Immatriculation

Grande catégorie Véhicules de promenade

Véhicules de promenade

Cette classe vise :

- Les véhicules de promenade et habitations motorisées de 3 000 kg ou moins appartenant à une personne physique et utilisés à des fins personnelles;
- Les véhicules de promenade adaptés, véhicules utilitaires sport adaptés de plus de 3 000 kg, camions adaptés de 3 000 kg ou moins appartenant à une personne physique et utilisés à des fins personnelles;
- Les véhicules de promenade, véhicules utilitaires sport de plus de 3 000 kg, camions de 3 000 kg ou moins appartenant à un ancien combattant et utilisés à des fins personnelles;
- Les véhicules routiers à deux essieux, d'une masse nette de plus de 3 000 kg et de 4 000 kg et moins, appartenant à une personne physique qui ne sont pas utilisés à des fins commerciales ni à des fins professionnelles, munis d'une cabine fermée et indépendante et possédant à l'origine une caisse découverte et un hayon;
- Les véhicules de promenade et habitations motorisées de 3 000 kg ou moins appartenant à un corps consulaire, une délégation ou un représentant de l'organisation de l'aviation civile internationale;
- Les véhicules de promenade et habitations motorisées de 3 000 kg ou moins appartenant à un titulaire de certificat d'opérateur de radioamateur;
- Les véhicules de promenade ou camion de 3 000 kg ou moins utilisé dans une localité non reliée au réseau routier général du Québec;
- Les minibus utilisés exclusivement à des fins personnelles et appartenant à une personne membre d'une famille d'au moins neuf personnes résidant ensemble.

Cette classe ne vise pas :

- Les véhicules de promenade et habitations motorisés de 3 000 kg ou moins munis d'une plaque amovible;
- Les véhicules de promenade et habitations motorisés de 3 000 kg à circulation restreinte.

Grande catégorie Motocyclettes

Motocyclettes régulières et « à risque »

Ces classes visent :

- Les motocyclettes utilisées à des fins personnelles;
- Les motocyclettes utilisées comme véhicule d'urgence;
- Les motocyclettes utilisées par une école de conduite pour l'apprentissage de la conduite automobile;
- Les autres motocyclettes.

Ces classes ne visent pas :

- Les motocyclettes munies d'une plaque amovible;
- Les motocyclettes à circulation restreinte;
- Les motocyclettes à 3 roues;

Les sous-classes sont :

- Les motos régulières :
 - Cylindrée de 0 à 125 cc;
 - Cylindrée de 126 à 400 cc;
 - Cylindrée de 401+ cc.
- Les motos à risque.

Motocyclettes à circulation restreinte

Cette classe vise :

- Les motocyclettes à circulation restreinte. Elles doivent avoir une année de modèle antérieure à 1981 et elles doivent avoir été gardées ou restaurées à leur état original.

Ces véhicules ne circulent que sur des chemins dont la vitesse limite est de 70 km à l'heure ou moins, autres qu'une autoroute ou un chemin à accès limité sauf si le véhicule circule dans le cadre d'activités d'un club de véhicules antiques.

Motocyclettes à trois roues

Cette classe vise :

- Les tricycles à moteur et véhicules à trois roues, étant des véhicules conçus par le fabricant pour rouler sur trois roues et faisant partie de l'une ou l'autre de ces catégories telles que définies au Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (C.R.C., c. 1038) (règlement fédéral);
- Les motos à deux roues converties en motos à trois roues au moyen d'un ensemble de conversion non retirable, et les motos ou véhicules à trois roues de fabrication artisanale, correspondant à la définition de « tricycle à moteur » ou « véhicule à trois roues » du règlement fédéral et pour lesquels une attestation a été délivrée par la Société en application de l'article 214 du Code de la sécurité routière (RLRQ, chapitre C-24.2).
- Pour considérer que la motocyclette ou le véhicule routier est conçu pour rouler sur trois roues, le nombre de roues doit se calculer de la manière prescrite par l'article 2.2 du règlement fédéral.

Grande catégorie Autres véhicules

Autobus des membres de l'Association des transporteurs urbains du Québec (ATUQ)

Cette classe vise :

- Les autobus ou minibus effectuant le transport de personnes contre rémunération dont le propriétaire est un organisme public de transport membre de l'ATUQ.

Cette classe ne vise pas :

- Les autobus ou minibus affectés exclusivement au transport d'écoliers.

Autobus utilisés pour le transport d'écoliers

Cette classe vise :

- Les autobus ou minibus affectés exclusivement au transport d'écoliers.

Autobus autres qu'urbains ou d'écoliers

Cette classe vise :

- Les autobus ou minibus utilisés pour effectuer le transport de personnes pour l'exploitation d'une entreprise;
- Les autobus ou minibus appartenant à une personne physique et qui ne sont pas utilisés pour l'exploitation d'une entreprise;
- Les autobus ou minibus utilisés comme véhicule de police ou comme véhicule routier de service d'incendie;
- Les autobus ou minibus appartenant au gouvernement du Québec ou à un gouvernement étranger et effectuant de façon régulière le transport de personnes.

Les sous-classes sont :

- Masse nette de 0 à 10 000 kg;
- Masse nette de plus de 10 000 kg.

Cette classe ne vise pas :

- Les autobus ou minibus affectés exclusivement au transport d'écoliers;
- Les autobus ou minibus effectuant le transport de personnes contre rémunération dont le propriétaire est un organisme public de transport membre de l'ATUQ;
- Les autobus ou minibus appartenant à une école de conduite et utilisés pour l'apprentissage de la conduite automobile;
- Les autobus munis d'une plaque amovible;
- Les autobus à circulation restreinte.

Camions, autres que gouvernementaux ou d'un de ses organismes

Cette classe vise :

- Les camions appartenant à une personne morale ou à une personne physique qui les utilise pour l'exploitation d'une entreprise;
- Les dépanneuses de plus de 3 000 kg pas utilisées exclusivement pour le dépannage ou le déplacement d'au plus deux véhicules;
- Les camions de plus de 3 000 kg utilisés comme véhicule de police ou véhicule routier de service d'incendie et appartenant à une municipalité;
- Les camions appartenant à une personne physique qui ne les utilise pas pour l'exploitation d'une entreprise.

Les sous-classes sont :

- Nombre d'essieux maximal de 2;
- Nombre d'essieux maximal entre 3 et 4;
- Nombre d'essieux maximal de 5 et plus.

Camions gouvernementaux ou véhicules de ferme de plus de 3 000 kg

Cette classe vise :

- Les camions appartenant au gouvernement du Québec ou à un gouvernement étranger;
- Les camions de plus de 3 000 kg appartenant au gouvernement du Québec ou à un gouvernement étranger et utilisé comme véhicule d'urgence;
- Les camions appartenant à une commission scolaire, à un centre hospitalier, à une institution sans but lucratif vouée à des fins charitables ou à une fabrique d'une paroisse;
- Les véhicules de ferme de type camion.

Les sous-classes sont :

- Nombre d'essieux maximal de 2;
- Nombre d'essieux maximal entre 3 et 4;
- Nombre d'essieux maximal de 5 et plus.

À circulation restreinte, autres que motocyclettes

Cette classe vise :

- Les véhicules routiers à circulation restreinte, qui rencontrent un de ces critères :
 - Le véhicule est de fabrication artisanale;
 - Le véhicule a été fabriqué depuis plus de 25 ans;
 - Le véhicule a une masse nette de 450 kg ou moins;

et qui ne peuvent circuler que sur des chemins dont la vitesse limite est de 70 km à l'heure ou moins, autres qu'une autoroute ou un chemin à accès limité sauf le véhicule antique (plus de 30 ans) dans le cadre d'activités d'un club de véhicules antiques.

- Les motoneiges de plus de 450 kg.

Cette classe ne vise pas :

- Les motocyclettes à circulation restreinte.

Cyclomoteurs

Cette classe vise :

- Les cyclomoteurs;
- Les cyclomoteurs appartenant à une école de conduite et utilisés pour l'apprentissage de la conduite automobile.

Cette classe ne vise pas :

- Les cyclomoteurs munis d'une plaque amovible;
- Les cyclomoteurs à circulation restreinte.

Véhicules, autres que de promenade, dans une localité non reliée au réseau routier

Cette classe vise les véhicules suivants lorsqu'ils sont utilisés exclusivement dans une localité non reliée au réseau routier général du Québec :

- Les véhicules de promenade ou camions de 3 000 kg ou moins utilisés à des fins commerciales;
- Les véhicules de promenade affectés au transport d'écoliers;
- Les véhicules de promenade de 3 000 kg ou moins et camions utilisés comme véhicule d'urgence;
- Les véhicules-outil;
- Les dépanneuses de 3 000 kg ou moins;
- Les dépanneuses de plus de 3 000 kg, utilisées exclusivement pour le dépannage ou le déplacement d'au plus deux véhicules;
- Les habitations motorisées, peu importe leur masse;
- Les camions.

Plaques amovibles

La plaque d'immatriculation amovible est utilisée par les recycleurs, les carrossiers, les constructeurs, les concessionnaires et les autres commerçants pour le déplacement ou les essais de véhicules.

Elle peut être utilisée pour :

- Prêter un véhicule pendant moins de six jours;
- Effectuer des essais routiers;
- Remplacer un véhicule pendant qu'il est en réparation.

Véhicules autorisés à faire du transport rémunéré de personnes par automobile

Cette classe vise :

- Les véhicules autorisés par la Société à effectuer du transport rémunéré de personnes par automobile;
- Les véhicules admissibles inscrits chez un répondant autorisé à effectuer du transport rémunéré de personnes par automobile;

Tracteurs de ferme

Cette classe vise :

- Les tracteurs de ferme utilisés par un agriculteur;
- Les tracteurs de ferme appartenant à une personne physique et utilisés à des fins personnelles.

Véhicules d'urgence (immatriculation avec préfixe «F») :

- Un véhicule d'urgence; incluant les véhicules de police, d'incendie et les ambulances, de même que les autres véhicules qui ont obtenu le certificat de reconnaissance.
- Les dépanneuses de 3 000 kg ou moins;
- Les dépanneuses de plus de 3 000 kg qui sont utilisées exclusivement pour le dépannage ou le déplacement d'au plus deux véhicules;

Habitations motorisées (certaines immatriculations avec préfixe «F») :

- Toutes les habitations motorisées commerciales sans égards à leur poids (préfixe «F»);
- Toutes les habitations motorisées qui étaient dans l'environnement promenade pour la tarification 2022 (sans le préfixe «F»).

Véhicule de promenade dans l'environnement commercial (immatriculation avec préfixe «F») :

- Les véhicules de promenade, camions et habitations motorisées de 3 000 kg ou moins qui sont utilisés principalement à des fins commerciales ou gouvernementales;
- Les véhicules utilitaires sport de 4000 kg ou moins de masse nette qui sont utilisés principalement à des fins commerciales;
- Les véhicules de promenade de 3 000 kg ou moins, camions, autobus ou minibus utilisés par une école de conduite pour l'apprentissage de la conduite automobile;
- Les corbillards;
- Les véhicules automobiles utilisés pour le transport rémunéré de personnes à l'occasion de baptême, mariage ou funérailles, à l'exception des entreprises de funérailles;
- Les véhicules antiques de plus de trente ans utilisés pour le transport rémunéré de personnes;
- Les véhicules de promenade affectés au transport d'écoliers, soit un véhicule routier, autre qu'un autobus affecté au transport d'écoliers, qui peut être utilisé à l'occasion ou à plein temps pour le transport d'écolier et qui est exploité par une commission scolaire, un établissement d'enseignement privé ou dans le cadre d'un contrat avec une commission scolaire ou un établissement d'enseignement privé autorisé à organiser le transport d'élèves ou un collège d'enseignement général et professionnel autorisé à organiser le transport d'élèves.

Autres véhicules avec un préfixe «F» exclus des groupes précédents :

- Les camions de déneigement s'ils ne sont pas agencés pour le transport de biens;
- Les véhicules-outil;
- Les véhicules-outil d'hiver;
- Les souffleuses à neige de plus de 900 kg;
- Les véhicules de transport d'équipement (châssis de camion) sans espace de chargement, pouvant tirer uniquement une remorque qui transporte un équipement de levage ou ses accessoires;
- Les véhicules de transport d'équipement de plus de 3 000 kg (châssis spécifique au véhicule) sans espace de chargement et dont le poste de commande de l'équipement est distinct du poste de conduite, pouvant tirer uniquement une remorque qui transporte un équipement de levage ou ses accessoires;

Cette classe ne vise pas :

- Les véhicules routiers munis d'une plaque amovible;
- Les véhicules routiers à circulation restreinte;
- Les véhicules routiers à usage dans une localité non reliée au réseau routier.

Véhicules commerciaux de ferme de moins de 3 000 kg:

Cette classe vise :

- Les véhicules de ferme de type camion, camionnette ou fourgonnette de 3 000 kg ou moins appartenant à un agriculteur.

Remorques

Cette classe vise :

- Les remorques de chantier;
- Les roulottes, tentes-roulottes ou caravanes;
- Les remorques utilisées à des fins personnelles;
- Les remorques utilisées par une école de conduite;
- Les remorques de ferme;
- Les autres remorques.

Lexique

Autobus

Un véhicule automobile, autre qu'un minibus, aménagé pour le transport de plus de neuf occupants à la fois et utilisé principalement à cette fin ou équipé de dispositifs d'immobilisation de fauteuils roulants.

Camion

Un véhicule routier d'une masse nette de plus de 3 000 kg, conçu et aménagé principalement pour le transport de biens ou pour le transport d'un équipement qui y est fixé en permanence et de biens, à l'exception du véhicule routier à deux essieux, d'une masse nette de 4 000 kg et moins, appartenant à une personne physique qui n'est pas utilisé à des fins commerciales ni à des fins professionnelles, muni d'une cabine fermée et indépendante et possédant à l'origine une caisse découverte et un hayon.

Cyclomoteur

Un véhicule de promenade à deux ou trois roues, dont la vitesse maximale est de 70 km/h, muni d'un moteur électrique ou d'un moteur d'une cylindrée d'au plus 50 cm³, équipé d'une transmission automatique.

Habitation motorisée

Un véhicule automobile aménagé de façon permanente en logement.

Minibus

Un véhicule automobile à deux essieux à roues simples, équipé d'au plus cinq rangées de sièges pour le transport de plus de neuf occupants à la fois ou équipé de dispositifs d'immobilisation de fauteuils roulants.

Motocyclette

Un véhicule de promenade, autre qu'une bicyclette assistée, à deux ou trois roues dont au moins une des caractéristiques diffère de celles du cyclomoteur.

Motoneige

Un véhicule routier d'hiver autopropulsé, construit pour se déplacer principalement sur la neige ou sur la glace, muni ou non d'un ski ou patin de direction.

Remorque

Un véhicule routier conçu pour être tiré par un autre véhicule et qui se maintient ou non par lui-même en position horizontale.

Tracteur de ferme

Une machine agricole, munie de pneus ou de chenilles de caoutchouc, conçue pour tracter de l'équipement agricole et utilisée à toutes fins lorsqu'elle est la propriété d'un agriculteur ou exclusivement à des fins personnelles lorsqu'elle est la propriété d'une personne physique autre qu'un agriculteur.

Véhicule d'urgence

Un véhicule routier utilisé comme véhicule de police conformément à la Loi sur la police (RLRQ, chapitre P-13.1), un véhicule routier utilisé comme ambulance conformément à la Loi sur les services préhospitaliers d'urgence (RLRQ, chapitre S-6.2), un véhicule routier de service d'incendie ou tout autre véhicule routier satisfaisant aux critères établis par règlement pour être reconnu comme véhicule d'urgence par la Société.

Véhicule de ferme

Un véhicule automobile de type camion, camionnette ou fourgonnette dont le propriétaire est un agriculteur et qui est utilisé principalement pour le transport de produits agricoles ou de matériels nécessaires à leur production.

Véhicule de promenade

Véhicule automobile aménagé pour le transport d'aux plus neufs occupants à la fois lorsque ce transport ne nécessite aucun permis de la Commission des transports du Québec.

Véhicule de transport d'équipement

Un véhicule routier, dont la masse nette est de plus de 3 000 kg, utilisé uniquement pour le transport d'un équipement qui y est fixé en permanence et de ses accessoires de fonctionnement. Ne sont pas visés

par cette définition, les véhicules d'urgence et les véhicules servant ou pouvant servir au transport d'autres biens.

Véhicule-outil

Un véhicule routier, autre qu'un véhicule monté sur un châssis de camion, fabriqué pour effectuer un travail et dont le poste de travail est intégré au poste de conduite du véhicule. Aux fins de cette définition, un châssis de camion est un cadre muni de l'ensemble des composantes mécaniques qui doivent se retrouver sur un véhicule routier fabriqué pour le transport de personnes, de marchandises ou d'un équipement.

Catégorie d'usage

La catégorie d'usage d'un véhicule routier est déterminée à partir des caractéristiques suivantes :

1. L'utilisation faite du véhicule;
2. Le type d'utilisateur;
3. Le lieu où il circule;
4. Le type de véhicule.

Les définitions ci-dessous servent à déterminer ces quatre éléments :

1. L'utilisation faite du véhicule

Utilisation	Définition
ADAPT	Véhicule de promenade adapté appartenant à un titulaire d'un certificat d'opérateur de radioamateur
AGRIC	Agriculture (propriété d'un agriculteur)
AGRIP	Agriculture (pas la propriété d'un agriculteur)
AGRIS	Agriculture (sans système d'attelage timon et goupille avec PNBV de 4 500 kg ou plus)
AMBUL	Ambulance
AUTRE	Sans utilisation spécifique
CHANT	Remorque de chantier
COMPR	Véhicule à usage professionnel ou propriété d'une entreprise; véhicule servant au transport de biens
COMVM	Véhicule utilitaire sport de 4000 kg ou moins qui appartient à une personne morale ou qui appartient à une personne physique et qui est utilisé principalement à des fins commerciales ou qui appartient à une personne physique et qui est immatriculé avec une raison sociale en subdivision
CORBI	Corbillard
DECOC	Démonstration et courtoisie pour véhicules de plus de 3 000 kg
DECOG	Démonstration et courtoisie pour véhicules de 501 à 3 000 kg
DECOP	Démonstration et courtoisie pour véhicules de 1 à 500 kg
DENEI	Véhicule affecté au déneigement
DEPAN	<p>1. Dépanneuse d'une masse nette de 3 000 kg ou moins</p> <p>2. Dépanneuse d'une masse nette de plus de 3 000 kg, utilisée exclusivement pour le dépannage ou le déplacement d'au plus deux véhicules routiers.</p> <p>Une dépanneuse est un véhicule automobile muni d'un équipement fabriqué pour soulever un véhicule routier et le tirer ou pour charger un véhicule routier sur sa plateforme.</p> <p>Seules les dépanneuses qui répondent à la description en 1. ou 2. peuvent avoir le code DEPAN et la tarification spéciale pour dépanneuse. Les autres doivent être immatriculées comme camion.</p>
ECOND	Apprentissage de la conduite automobile
EQUIP	Véhicule de transport d'équipement. Le véhicule peut être monté sur un châssis de Camion (CA-EQUIP) ou être un véhicule-outil dont le poste de travail est distinct du poste de conduite (VO-EQUIP)

HABAD	Habitation motorisée adaptée de 3 000 kg et moins appartenant à un titulaire d'un certificat d'opérateur de radioamateur
HABIC	Habitation motorisée de plus de 3 000 kg utilisée à des fins professionnelles ou propriété d'une entreprise
HABIT	Habitation motorisée autre que HABAD, HABIC, HABM1 ou HABMO
HABMI	Habitation motorisée d'un diplomate ou d'un consul
HABMO	Habitation motorisée de 3 000 kg ou moins appartenant à une personne physique
HIVER	Véhicule-outil d'hiver (poste de travail intégré au poste de conduite)
LOCAT	Motoneige pour location à court terme
LSIRS	Remorque de loisirs
PERSO	Véhicule lourd utilisé à des fins personnelles
PROME	Automobile à usage personnel
PROMI	Automobile d'un diplomate ou d'un consul
SUTIL	Sans autorisation de circuler
TBMFA	Lors de baptême, mariage, funérailles ou avec un véhicule antique
TPREC	Écoliers
TPRGL	Avec une limousine de grand luxe exigeant un permis de la C.T.Q.
TPRPE	Avec un autobus public
TPRTA	Avec un taxi exigeant un permis de la C.T.Q.
TPRTB	Avec un taxi exigeant un permis de la C.T.Q., pour le transport de bénéficiaires du réseau de la santé
TPRTS	Avec une limousine exigeant un permis de la C.T.Q.
TPRUQ	Avec un autobus public membre de l'ATUQ
TPSPE	Avec un autobus privé
URGEN	Véhicule de police ou véhicule de service d'incendie d'une communauté locale ou d'une entreprise incorporée (compagnie)

Le type d'utilisateur

Utilisateur	Définition
AC	Ancien combattant
AD	Propriétaire d'un véhicule adapté
AG	Agriculteur
CC	Corps consulaire et délégation commerciale
CD	Représentant de l'Organisation de l'aviation civile internationale
CG	Commerçant et commerçant-recycleur
EA	Personne physique bénéficiant des mêmes privilèges qu'un agriculteur
EP	Exempt de permis voyageur (autobus public)
GC	Gouvernement du Canada
GM	Commission scolaire, centre hospitalier, institution vouée à des fins charitables et fabrique d'une paroisse
GQ	Gouvernement du Québec et pays étranger
PK	Propriétaire d'un véhicule pick-up d'une masse nette de plus 3 000 kg et de 4 000 kg et moins
RA	Titulaire d'une licence de radioamateur
SP	Sans exemption ni privilège
ST	Sous-traitance
TI	Titulaire IRP
UQ	Membre de l'ATUQ

Le lieu où il circule

Lieu	Définition
ED	Immatriculation selon l'entente IRP, Québec est la juridiction de délivrance
GP	Gare, port ou aéroport
HR	Hors route (en dehors des chemins publics)
M7	Circulation restreinte aux zones dont la vitesse maximale n'est pas supérieure à 70 km/h
NR	Routes non reliées au réseau du Québec
RE	Taxi régional
SQ	Sans lieu spécifique au Québec
UR	Taxi urbain

Le type de véhicule

Véhicule	Définition
AB	Autobus ou minibus
AT	Aucun type spécifique (pour plaque amovible (plaque de préfixe X) seulement)
AU	Véhicule promenade
CA	Camion
CY	Cyclomoteur
MC	Motocyclette avec ou sans side-car ou triporteur, conçue pour circuler sur le chemin public
MN	Motoneige et autoneige (véhicule sur ski)
NV	Véhicule fabriqué pour un usage hors route seulement et qui n'est pas du type MN, VT ou VO
RE	Remorque
SN	Souffleuse à neige
VO	Véhicule routier qui n'est pas monté sur un châssis de camion et qui est fabriqué pour effectuer un travail
VT	Autoquad (VCC), Motoquad (VTT), Motocyclette hors route (Motocross) et tout autre véhicule hors route à trois roues ou plus muni d'un guidon, qui peut être enfourché et dont la masse nette n'excède pas 600 kg

Description des classes de tarification des véhicules

Utilisation	Utilisateur	Lieu	Véhicule
Autobus membre de l'ATUQ			
TPRUQ	EP	SQ	AB
Autobus pour le transport d'écoliers			
TPREC	SP	ED	AB
TPREC	SP	SQ	AB
Autobus autre que membre de l'ATUQ ou d'écoliers			
PERSO	SP	SQ	AB
TPRPE	EP	SQ	AB
TPRPE	SP	ED	AB
TPRPE	SP	SQ	AB
TPSPE	GC	SQ	AB
TPSPE	GM	SQ	AB
TPSPE	GQ	SQ	AB
TPSPE	SP	ED	AB
TPSPE	SP	SQ	AB
URGEN	GC	SQ	AB
URGEN	GM	SQ	AB
URGEN	GQ	SQ	AB
URGEN	SP	SQ	AB
Camion, autre que gouvernemental ou d'un de ses organismes			
COMPR	SP	ED	CA
COMPR	SP	SQ	CA
PERSO	SP	SQ	CA
TBRGN	SP	SQ	CA
URGEN	SP	SQ	CA

Camion gouvernemental ou véhicule de ferme de plus de 3 000 kg			
COMPR	AG	SQ	CA
COMPR	GC	SQ	CA
COMPR	GM	ED	CA
COMPR	GM	SQ	CA
COMPR	GQ	SQ	CA
URGEN	GC	SQ	CA
URGEN	GM	SQ	CA
URGEN	GQ	SQ	CA
Circulation restreinte, autre que motocyclette			
AUTRE	GM	M7	MN
AUTRE	GQ	M7	MN
AUTRE	SP	M7	AB
AUTRE	SP	M7	AU
AUTRE	SP	M7	CA
AUTRE	SP	M7	CY
AUTRE	SP	M7	MN
AUTRE	SP	M7	NV
HABIT	SP	M7	CA
Cyclomoteur			
ECOND	SP	SQ	CY
PROME	GM	SQ	CY
PROME	GQ	SQ	CY
PROME	SP	SQ	CY
URGEN	GQ	SQ	CY
URGEN	SP	SQ	CY
Motocyclette, pour usage à circulation restreinte			
AUTRE	SP	M7	MC

Motocyclette, sauf si pour usage à circulation restreinte			
ECOND	SP	SQ	MC
PROME	GC	SQ	MC
PROME	GM	SQ	MC
PROME	GQ	SQ	MC
PROME	SP	SQ	MC
URGEN	GM	SQ	MC
URGEN	GQ	SQ	MC
URGEN	SP	SQ	MC
Plaque amovible			
COMPR	SP	SQ	AT
DECOC	CG	SQ	AT
DECOC	SP	SQ	AT
DECOC	ST	SQ	AT
DECOG	CG	SQ	AT
DECOG	SP	SQ	AT
DECOG	ST	SQ	AT
DECOP	CG	SQ	AT
DECOP	SP	SQ	AT
DECOP	ST	SQ	AT
Remorque			
AGRIC	SP	SQ	RE
AGRIP	SP	SQ	RE
AUTRE	SP	SQ	RE
AUTRE	GC	SQ	RE
CHANT	SP	SQ	RE
ECOND	SP	SQ	RE
LSIRS	SP	SQ	RE
PERSO	SP	SQ	RE

Taxi			
TPRGL	SP	SQ	AU
TPRTA	SP	RE	AU
TPRTA	SP	UR	AU
TPRTB	SP	SQ	AU
TPRTS	SP	SQ	AU
Tracteur de ferme			
AUTRE	AG	SQ	VO
AUTRE	EA	SQ	VO
Véhicule d'urgence			
AMBUL	GQ	SQ	AU
AMBUL	GQ	SQ	CA
AMBUL	SP	SQ	AU
AMBUL	SP	SQ	CA
DEPAN	GM	SQ	AU
DEPAN	GM	SQ	CA
DEPAN	GQ	SQ	AU
DEPAN	GQ	SQ	CA
DEPAN	SP	ED	AU
DEPAN	SP	ED	CA
DEPAN	SP	SQ	AU
DEPAN	SP	SQ	CA
URGEN	GC	SQ	AU
URGEN	GC	SQ	VO
URGEN	GM	SQ	AU
URGEN	GM	SQ	VO
URGEN	GQ	SQ	AU
URGEN	GQ	SQ	VO
URGEN	SP	SQ	AU
URGEN	SP	SQ	VO
Habitations motorisées			
HABIC	AD	SQ	CA
HABIC	SP	SQ	CA
HABIT	AD	SQ	AU

HABIT	AD	SQ	CA
HABIT	GM	SQ	AU
HABIT	GM	SQ	CA
HABIT	SP	SQ	AU
HABIT	SP	SQ	CA
HABAD	RA	SQ	AU
HABIT	CC	SQ	AU
HABIT	CD	SQ	AU
HABMI	CC	SQ	AU
HABMI	CD	SQ	AU
HABMO	AD	SQ	AU
HABMO	CC	SQ	AU
HABMO	CD	SQ	AU
HABMO	RA	SQ	AU
HABMO	SP	SQ	AU

Véhicule de promenade dans l'environnement commercial

AUTRE	GC	SQ	AU
AUTRE	GM	SQ	AU
AUTRE	GQ	SQ	AU
COMPR	AD	SQ	AU
COMPR	GC	SQ	AU
COMPR	GM	SQ	AU
COMPR	GQ	SQ	AU
COMPR	SP	ED	AU
COMPR	SP	SQ	AU
COMVM	AD	SQ	AU
COMVM	SP	SQ	AU
CORBI	SP	SQ	AU
ECOND	SP	SQ	AU
TBMFA	SP	SQ	AU
TBRGN	SP	ED	AU
TBRGN	SP	SQ	AU
TBRVR	SP	SQ	AU
TPREC	SP	SQ	AU

Autre véhicule avec préfixe «F»

AUTRE	GC	SQ	SN
AUTRE	GC	SQ	VO
AUTRE	GM	SQ	CA
AUTRE	GM	SQ	SN
AUTRE	GM	SQ	VO
AUTRE	GQ	SQ	CA
AUTRE	GQ	SQ	SN
AUTRE	GQ	SQ	VO
AUTRE	SP	ED	VO
AUTRE	SP	SQ	SN
AUTRE	SP	SQ	VO
CORBI	SP	SQ	CA
DENEI	SP	SQ	CA
ECOND	SP	SQ	AB
ECOND	SP	SQ	CA
EQUIP	GC	SQ	CA
EQUIP	GC	SQ	VO
EQUIP	GM	SQ	CA
EQUIP	GM	SQ	VO
EQUIP	GQ	SQ	CA
EQUIP	GQ	SQ	VO
EQUIP	SP	ED	CA
EQUIP	SP	ED	VO
EQUIP	SP	SQ	CA
EQUIP	SP	SQ	VO
HIVER	GC	SQ	VO
HIVER	GM	SQ	VO
HIVER	GQ	SQ	VO
HIVER	SP	SQ	VO

Plaque F - Véhicule de ferme de 3 000 kg ou moins			
COMPR	AG	SQ	AU
Véhicule de promenade ou habitation motorisée de 3 000 kg ou moins, à usage personnel			
ADAPT	RA	SQ	AU
COMPR	CC	SQ	AU
COMPR	CD	SQ	AU
PROMI	CC	SQ	AU
PROMI	CD	SQ	AU
PROME	AC	SQ	AU
PROME	AD	SQ	AU
PROME	CC	SQ	AU
PROME	CD	SQ	AU
PROME	PK	SQ	AU
PROME	RA	SQ	AU
PROME	SP	NR	AU
PROME	SP	SQ	AB
PROME	SP	SQ	AU

Véhicule, autre que de promenade, dans une localité non reliée au réseau routier

AUTRE	GC	NR	AU
AUTRE	GC	NR	CA
AUTRE	GC	NR	VO
AUTRE	GM	NR	AU
AUTRE	GM	NR	CA
AUTRE	GM	NR	VO
AUTRE	GQ	NR	AU
AUTRE	GQ	NR	CA
AUTRE	GQ	NR	VO
AUTRE	SP	NR	AU
AUTRE	SP	NR	CA
AUTRE	SP	NR	VO
COMPR	GC	NR	AU
COMPR	GC	NR	CA
COMPR	GM	NR	AU
COMPR	GM	NR	CA
COMPR	GQ	NR	AU
COMPR	GQ	NR	CA
COMPR	SP	NR	AU
COMPR	SP	NR	CA
DEPAN	GM	NR	AU
DEPAN	GM	NR	CA
DEPAN	GQ	NR	AU
DEPAN	GQ	NR	CA
DEPAN	SP	NR	AU
DEPAN	SP	NR	CA
HABIC	SP	NR	CA
HABIT	GM	NR	CA
HABIT	GQ	NR	CA
HABIT	SP	NR	AU
HABIT	SP	NR	CA
PERSO	SP	NR	CA
TPREC	SP	NR	AU
URGEN	SP	NR	AU
URGEN	SP	NR	CA

ANNEXE 3

Données

Sources des données

Système *Actuariat* (ACT Tarif) de la tarification :

- Données concernant le nombre d'immatriculations de véhicules et le nombre de titulaires.

Évaluation actuarielle du passif :

- Fichier des coûts par dossier de réclamation, en date du 31 décembre 2022.

Fichier des rapports d'accident du système Enquête et données d'accident (EDA) :

- Identification des personnes accidentées, des véhicules et des titulaires de permis impliqués dans l'accident.

Certaines tables de l'environnement informationnel intégré de la Société.

Qualité des données

Intégralité des données

Au niveau global, les recettes provenant des fichiers d'exposition sont comparées à celles des rapports comptables ainsi qu'à celles des états financiers afin de s'assurer de leur cohérence, et ce, pour chacune des années de 2015 à 2022. Les écarts observés avec les états financiers sont jugés non significatifs.

Le processus de vérification comprend également la validation de tous les dossiers pour lesquels des déboursés d'indemnisation ont été versés. Ceux-ci sont intégrés dans le fichier des coûts servant à l'évaluation des contributions d'assurance.

L'intégralité du fichier des rapports d'accident est aussi vérifiée. La vérification consiste à s'assurer que tous les dossiers de réclamation dont le numéro d'événement n'est pas fictif peuvent être assignés à un rapport d'accident de la banque de données. C'est le cas pour plus de 99 % des coûts liés à des dossiers dont le numéro d'événement n'est pas fictif.

Qualité de la saisie des données

La Société dispose d'un programme d'amélioration continue des opérations de permis et d'immatriculation. Ce programme comporte des vérifications de conformité opérationnelle dont l'objectif est de s'assurer de l'intégrité des données sous différents aspects ainsi que de l'exactitude et de la qualité des services rendus. Ces vérifications sont effectuées par échantillonnage, par observation de dossiers unitaires et par extractions de données informatiques.

Certaines variables du « *système d'indemnisation* » font déjà l'objet d'une vérification de la qualité de la saisie dans le cadre de l'évaluation du passif actuariel. De plus, la Direction de la tarification d'assurance a procédé à des validations de la qualité de la saisie des données des demandes d'indemnisation par échantillonnage.

La saisie de l'information contenue sur le rapport d'accident est effectuée par une firme externe. Le contrat de service de cette firme stipule un taux d'erreur de saisie maximum de l'ordre de 0,5 %. Des rapports statistiques de saisie et de vérification de frappes sont transmis à la Société quotidiennement. De plus, plusieurs champs sont vérifiés automatiquement et ont des domaines de valeurs prédéfinies.

Le système EDA utilise des données provenant des systèmes Immatriculation et Permis afin de récupérer l'information sur les véhicules et les permis de conduire du Québec. Cette procédure a permis d'augmenter la qualité des données et d'éliminer certaines erreurs de saisie.

Assurance qualité des données du système ACT-Tarif

Le système ACT-Tarif intègre les informations de presque tous les systèmes de mission d'assurance de la Société. En plus de pouvoir compter sur les processus d'assurance-qualité de ces systèmes, des tests supplémentaires sont effectués afin de :

- S'assurer de la cohérence entre les informations collectées dans chaque système;
- Évaluer spécifiquement la qualité des données servant à l'évaluation des contributions d'assurance;
- Permettre la certification actuarielle quant à la fiabilité et à la suffisance des données.

Ces tests permettent de détecter les données potentiellement en anomalie, de les évaluer et de les corriger au besoin. Des recherches unitaires dans les dossiers électroniques sont également effectuées lorsque les données sont manquantes ou potentiellement en anomalie. Des rapports d'anomalies sont produits sur une base quotidienne ou mensuelle, dépendamment du système de mission original.

Les tests et les recherches sont concentrés sur les données qui ont un impact direct sur l'évaluation des contributions d'assurance, soit :

- Le numéro d'événement;
- La plaque d'immatriculation;
- Le code de type de véhicule;
- La province ou l'état de la plaque d'immatriculation;
- Le code de rôle de la victime.

D'autres tests permettent de s'assurer de l'intégrité des contextes accidentels, soit :

- La validation que les victimes ont été associés à la bonne partie impliquée et correction si nécessaire;
- La validation que les parties impliquées ont été associées au bon accident et correction si nécessaire.

Lors de la détection d'anomalies, les équipes qui gèrent les systèmes de mission sont avisées et un suivi des corrections systémiques est réalisé.

ANNEXE 4

Méthode de calcul du risque relatif

Formules applicables

Fréquence

La fréquence annuelle pour chaque classe correspond au ratio d'expérience suivant :

$$Fréquence\ i = \frac{N_i}{E_i}$$

où :

N_i = Nombre de véhicules ou de conducteurs impliqués dans un accident;

E_i = Nombre de véhicules ou de conducteurs exposés;

i = Année d'accident.

Le nombre de véhicules ou de conducteurs exposés représente le nombre exposé au risque d'accident durant l'année visée. Un véhicule ou un conducteur n'étant pas assuré durant toute l'année compte pour une fraction dans ce calcul.

Fréquence relative annuelle

La fréquence relative annuelle pour chaque classe correspond à :

$$Fréq.\ relative\ i = \frac{Fréquence\ i}{Fréquence\ i\ de\ référence}$$

Facteur de relativité de fréquence

Le facteur de relativité de fréquence pour chaque classe correspond à :

$$FREL\ Fréquence = \sum_{i=202017}^{201922} Fréq.\ relative\ i \times \frac{E_i}{\sum_{201720}^{201922} E_i}$$

Sévérité

La sévérité annuelle pour chaque classe correspond au ratio d'expérience suivant :

$$\text{Sévérité } i = \frac{C_i}{N_i}$$

où :

C_i = Coûts imputés aux véhicules ou aux conducteurs impliqués dans un accident.

Sévérité relative annuelle

La sévérité relative annuelle pour chaque classe correspond à :

$$\text{Sév. relative } i = \frac{\text{Sévérité } i}{\text{Sévérité } i \text{ de référence}}$$

Facteur de relativité de sévérité

Le facteur de relativité de sévérité pour chaque classe correspond à :

$$\text{FREL Sévérité} = \sum_{i=20169}^{201821} \text{Sév. relative } i \times \frac{N_i}{\sum_{20169}^{201821} N_i}$$

Facteur de relativité final

Afin de limiter les fluctuations statistiques, chacun des facteurs de relativité (fréquence et sévérité) est ajusté selon la formule suivante :

$$\text{FREL CRED Fréquence} = \text{FREL Fréquence} \times Z_f + \text{FREL COMP } f \times (1 - Z_f)$$

$$\text{FREL CRED Sévérité} = \text{FREL Sévérité} \times Z_s + \text{FREL COMP } s \times (1 - Z_s)$$

où :

FREL CRED Fréquence	=	Facteur de relativité de fréquence;
Z_f	=	Coefficient de crédibilité de fréquence;
FREL COMP f	=	Complément de crédibilité de fréquence;
FREL CRED Sévérité	=	Facteur de relativité de sévérité;
Z_s	=	Coefficient de crédibilité de sévérité;
FREL COMP s	=	Complément de crédibilité de sévérité.

Le facteur de relativité final s'obtient selon la formule suivante :

$$\text{Facteur de relativité final} = \text{FRELCREDFr\u00e9quence} \times \text{FRELCREDS\u00e9v\u00e9rit\u00e9}$$

Coefficient de cr\u00e9dibilit\u00e9

Pour chacune des classes, le coefficient de cr\u00e9dibilit\u00e9 de fr\u00e9quence ou de s\u00e9v\u00e9rit\u00e9 est calcul\u00e9 \u00e0 l'aide des formules suivantes :

$$Z_f = \frac{\sum_{201720}^{201922} N(\text{att})_i}{\sum_{201720}^{201922} N(\text{att})_i + K_f}$$

$$Z_s = \frac{\sum_{201619}^{201821} N_i}{\sum_{20169}^{201821} N_i + K_s}$$

o\u00f9 :

$N(\text{att})_i$ = Nombre attendu de v\u00e9hicules ou de conducteurs impliqu\u00e9s dans un accident

K_f = Constante de cr\u00e9dibilit\u00e9 de fr\u00e9quence (90)

K_s = Constante de cr\u00e9dibilit\u00e9 de s\u00e9v\u00e9rit\u00e9 (300)

Le nombre attendu de v\u00e9hicules impliqu\u00e9s pour une classe de tarification donn\u00e9e est la somme des produits, pour chaque ann\u00e9e d'accident de la p\u00e9riode de r\u00e9f\u00e9rence, de l'exposition, de la fr\u00e9quence de la classe de r\u00e9f\u00e9rence et de la relativit\u00e9 de fr\u00e9quence cr\u00e9dibilis\u00e9e de la derni\u00e8re tarification.

$$\sum_{i=1}^3 \text{Expo}_{\text{classe},i} * \text{Freq}_{\text{Regrp},i} * \text{Rel Freq Cred}_{\text{classe,dern tarif}}$$

Compl\u00e9ment de cr\u00e9dibilit\u00e9

Les relativit\u00e9s finales de la derni\u00e8re tarification sont normalement utilis\u00e9es comme compl\u00e9ment. Pour les nouvelles classes pour les habitations motoris\u00e9es, v\u00e9hicules d'urgence, et plaques F r\u00e9siduels autres que promenade, des moyennes de relativit\u00e9s sur les ann\u00e9es 2012 \u00e0 2019 ont \u00e9t\u00e9 utilis\u00e9es en retirant les minimums et maximums. Pour les plaques F promenade, le compl\u00e9ment a \u00e9t\u00e9 fix\u00e9 afin de ne pas modifier les moyennes de compl\u00e9ments dans l'environnement des v\u00e9hicules commerciaux.

Pour les v\u00e9hicules TRPA, les calculs de la derni\u00e8re tarification avaient \u00e9t\u00e9 faits distinctement pour ceux qui sont inscrits chez un r\u00e9pondant ou inscrits \u00e0 la SAAQ. Les compl\u00e9ments ont \u00e9t\u00e9 combin\u00e9s pour cette tarification.

Autres particularités

La méthode générale décrite à la section 9 fait l'objet d'adaptations pour le traitement de certaines situations particulières décrites ci-après.

D'autres classes ont des traitements tarifaires particuliers, car leur expérience n'est pas suffisamment crédible pour appliquer intégralement la méthode décrite précédemment :

Camion gouvernemental ou d'organisme reconnu, véhicule de ferme de plus de 3 000 kg (toutes les classes d'essieux)

Pour l'établissement de la sévérité, ces véhicules font l'objet d'un traitement particulier, en raison de leur faible montant de coûts imputés (environ 1 M\$ de 92019 à 212021 à l'ensemble des trois classes d'essieux). Ainsi, pour le calcul de la sévérité, l'expérience des trois classes d'essieux a été regroupée. Cette approche est identique à celle utilisée lors de la dernière expertise.

Motocyclette à circulation restreinte et motocyclette de 125 cm³ et moins (11 kW et moins)

Pour l'établissement de la sévérité, les motocyclettes à circulation restreinte et les motocyclettes de 125 cm³ et moins (11 kW et moins) font l'objet d'un traitement particulier, en raison du faible montant de coûts imputés à ces deux classes (environ 1 M\$ de 92019 à 212021 pour l'ensemble de ces motocyclettes). Pour calculer la sévérité, l'expérience des 2 classes a été regroupée. Cette approche est identique à celle utilisée lors de la dernière expertise.

Cyclomoteurs

La crédibilité de fréquence a été limitée à 50% pour limiter la variation de la relativité. Les relativités qui ont été observées étaient particulièrement élevées, mais la fréquence de l'environnement de référence remonte avec les ajustements en lien avec la pandémie, donc ça prend un ajustement spécifique à cette classe afin de corriger les effets indésirables de la pandémie sur cette classe.

Relativités pour l'expérience moto

Comme c'était la première tarification qui considère l'expérience, un historique de relativités sur les années 2017 à 2022 a été utilisé pour calibrer la fréquence. Un test de stabilité a été effectué sur des blocs de 3 ans et les résultats sont concluants puisque les facteurs calculés se retrouvent à l'intérieur des intervalles de confiance du modèle de base.

Les relativités de sévérité ont été fixées en prenant des relativités de sévérité sur les années 2015 à 2021, puis en retirant les relativités minimales et maximales. Les relativités de sévérité sont un peu moins stables considérant la variance habituelle des modèles de sévérité et par conséquent, les facteurs retenus ont été arrondis au dixième. Le tableau ci-dessous présente les facteurs de relativité finaux.

Groupe d'expérience	Relativités de fréquence	Relativités de sévérité	Relativités totales centrées
0 à 3 ans	2,416	1,000	2,013
3 à 5 ans	1,493	1,100	1,369
5 ans et plus	1,000	1,200	1,000

Pour les prochaines tarifications, il est prévu d'ajouter des blocs de 3 ans d'expérience puis d'appliquer le modèle de crédibilité classique en utilisant l'approche habituelle.

ANNEXE 5

Répartition des coûts entre les environnements

La répartition des coûts entre les environnements a été modifiée exceptionnellement pour la pandémie de COVID. L'impact de la pandémie a été différent entre les environnements des véhicules de promenade, des motocyclettes et des autres véhicules. De plus, les années utilisées pour établir la répartition (2020 et 2021) n'étaient pas représentatives de la période à laquelle les contributions d'assurance s'appliqueront (2025 à 2027).

Habituellement, les coûts de chaque regroupement sont projetés selon leur exposition, mais la relativité entre les coûts moyens pour chaque regroupement est maintenue constante dans le temps. Les fréquences sont donc constantes tandis que les sévérités augmentent au même rythme pour chaque regroupement. Pour cet exercice, les ajustements suivants ont été appliqués à la répartition des coûts par environnement.

Projection globale du nombre de personnes indemnisées et des fréquences d'accident

Comme l'impact de la COVID n'a pas été uniforme entre les regroupements, le retour vers la nouvelle normale ne l'est pas non plus. Les calculs usuels maintiennent les fréquences par regroupement constantes sur la période de projection. Pour la tarification 2025, une modification a été apportée sur les fréquences d'accident projetées par environnement, de façon à ralentir la détérioration des classes qui s'étaient moins améliorées durant la pandémie (motocyclettes). Ces ajustements ont été calibrés de manière à être en adéquation avec la projection globale du nombre de personnes indemnisées.

Projection de la sévérité par véhicule impliqué

Le second ajustement apporté concerne la projection de la sévérité moyenne par véhicule impliqué. Afin de bien cerner les effets propres à la pandémie dans les données historiques, un horizon de calcul plus étendu a été utilisé (2016 à 2021) et la calibration des relativités par environnement s'est faite sur les années 2016 à 2019. Ainsi, les écarts inhabituels entre les relativités des environnements observées en 2020 et 2021 ont pu être écartées puisqu'elles sont jugées non représentatives de la période de projection.

ANNEXE 6

Hypothèses détaillées pour la projection des obtentions 2025

Véhicules de promenade

Hypothèses de variation et obtentions - Véhicules de promenade – Permis

Permis	PDI	Obtentions 2022	Hypothèses de variation (%)			Obtentions 2025
			2023	2024	2025	
Apprenti conducteur	s. o.	250 000	1,5	1,5	1,5	261 000
	0	4 680 000	1,0	1,0	1,0	4 822 000
	1 à 3	740 000	1,0	1,0	1,0	763 000
Permis de conduire, ou restreint pour le principal travail	4 à 6	174 000	1,0	1,0	1,0	179 000
	7 à 9	48 000	1,0	1,0	1,0	49 000
	10 à 14	22 000	1,0	1,0	1,0	22 000
	15 et +	4 000	1,0	1,0	1,0	4 000
	0	188 000	1,5	1,5	1,5	197 000
	1 à 3	2 000	1,5	1,5	1,5	2 000
Permis probatoire	4 à 6	2 000	1,5	1,5	1,5	2 000
	7 à 9	1 000	1,5	1,5	1,5	1 000
	10 à 14	< 1 000	1,5	1,5	1,5	< 1 000
	15 et +	< 1 000	1,5	1,5	1,5	< 1 000
Restreint à la suite d'une infraction au Code criminel	s. o.	5 000	1,0	1,0	1,0	6 000

Hypothèses de variation et obtentions - Véhicules de promenade - Immatriculation

Immatriculation	PDI	Obtentions 2022	Hypothèses de variation (%)			Obtentions 2025
			2023	2024	2025	
Véhicules de promenade	s. o.	5 079 000	0,6	1,2	1,2	5 233 000

Motocyclettes

Hypothèses de variation et obtentions – Motocyclettes - Permis

Permis	PDI	Obtentions 2022	Hypothèses de variation (%)			Obtentions 2025
			2023	2024	2025	
Apprenti conducteur ou permis probatoire	0	24 000	2,9	2,9	2,9	26 000
	1 à 3	7 000	2,9	2,9	2,9	7 000
	4 à 6	1 000	2,9	2,9	2,9	1 000
	7 à 9	< 1 000	2,9	2,9	2,9	< 1 000
	10 à 14	< 1 000	2,9	2,9	2,9	< 1 000
	15 et +	< 1 000	2,9	2,9	2,9	< 1 000
Permis de conduire, ou restreint pour le principal travail	0	420 000	2,4	2,0	2,0	447 000
	1 à 3	92 000	2,4	2,0	2,0	98 000
	4 à 6	23 000	2,4	2,0	2,0	25 000
	7 à 9	6 000	2,4	2,0	2,0	7 000
	10 à 14	3 000	2,4	2,0	2,0	3 000
	15 et +	< 1 000	2,4	2,0	2,0	< 1 000

Hypothèses de variation et obtentions – Motocyclettes - Immatriculations

Classe de tarification	Critères	Expérience	Obtentions 2022	Hypothèses de variation (%)			Obtentions 2025
				2023	2024	2025	
Motocyclette régulière	125 cm ³ et moins (11 kW et moins)	0 à 3 ans	1 000	4,4	4,4	4,4	1 000
		3 à 5 ans	< 1 000	4,4	4,4	4,4	< 1 000
		5 ans et plus	2 000	4,4	4,4	4,4	2 000
		Personnes morales	< 1 000	4,4	4,4	4,4	< 1 000
	126 à 400 cm ³ (12 à 35 kW)	0 à 3 ans	5 000	5,8	5,8	5,8	6 000
		3 à 5 ans	1 000	5,8	5,8	5,8	1 000
		5 ans et plus	11 000	5,8	5,8	5,8	13 000
		Personnes morales	< 1 000	5,8	5,8	5,8	< 1 000
	Plus de 400 cm ³ (plus de 35 kW)	0 à 3 ans	34 000	2,7	2,7	2,7	36 000
		3 à 5 ans	13 000	2,7	2,7	2,7	14 000
		5 ans et plus	133 000	2,7	2,7	2,7	145 000
		Personnes morales	2 000	2,7	2,7	2,7	2 000
Motocyclette ou véhicule à 3 roues	s. o.	s. o.	30 000	12,9	8,0	8,0	40 000
Motocyclette à risque	s. o.	0 à 3 ans	1 000	- 4,0	- 4,0	- 4,0	1 000
		3 à 5 ans	< 1 000	- 4,0	- 4,0	- 4,0	< 1 000
		5 ans et plus	3 000	- 4,0	- 4,0	- 4,0	2 000
		Personnes morales	< 1 000	- 4,0	- 4,0	- 4,0	< 1 000
Motocyclette à circulation restreinte	s. o.	s. o.	3 000	0,0	0,0	0,0	3 000

Autres véhicules

Hypothèses de variation et obtentions – Autres véhicules - Immatriculations

Classe de tarification	Critères	Obtentions 2022	Hypothèses de variation (%)			Obtentions 2025
			2023	2024	2025	
Autobus ATUQ	s. o.	4 000	1,8	1,8	1,8	5 000
Autobus scolaire	s. o.	11 000	1,4	1,4	1,4	12 000
Autobus autre que ATUQ ou scolaire	10 000 kg ou -	4 000	0,0	2,0	2,0	4 000
	10 001 kg ou +	1 000	0,0	1,4	1,4	1 000
Camion autre que gouvernemental ou d'organisme reconnu	2 essieux	67 000	3,0	3,0	3,0	73 000
	3 ou 4 essieux	51 000	5,9	5,9	5,9	61 000
	5 essieux ou +	54 000	2,5	2,5	2,5	58 000
Camion gouvernemental ou d'organisme reconnu ou véhicule de ferme de plus de 3 000 kg	2 essieux	2 000	0,2	0,2	0,2	2 000
	3 ou 4 essieux	4 000	3,6	3,6	3,6	4 000
	5 essieux ou +	2 000	2,9	2,9	2,9	3 000
À circulation restreinte, autre que motocyclette	s. o.	3 000	-0,7	-0,7	-0,7	3 000
Cyclomoteur	s. o.	39 000	5,7	5,7	5,7	46 000
Localité non reliée, autre que promenade	s. o.	2 000	5,9	5,9	5,9	2 000
Plaque amovible	s. o.	21 000	2,0	2,0	2,0	23 000
Véhicule offrant du transport rémunéré de personnes	s. o.	16 000	0,6	1,2	1,2	16 000
Tracteur de ferme	s. o.	169 000	2,5	2,5	2,5	182 000
Plaque F autre véhicule commercial	s. o.	55 000	2,1	2,1	2,1	58 000
Véhicule de promenade commercial	s. o.	481 000	2,1	2,1	2,1	512 000
Habitation motorisée	s. o.	25 000	2,1	2,1	2,1	26 000
Véhicule d'urgence	s. o.	12 000	2,1	2,1	2,1	13 000
Plaque F de ferme 3 000 kg et moins	s. o.	18 000	-2,2	-2,2	-2,2	17 000



EXPERTISE ACTUARIELLE
**SUR LES CONTRIBUTIONS
D'ASSURANCE 2025**