

Assurance automobile au Nouveau-Brunswick

Rapport définitif du ***Comité spécial de l'assurance des voitures particulières***



Novembre 2002

Membres du comité

Wally Stiles, président,
Petitcodiac

Jean Dubé, vice-président,
Campbellton

David Alward,
Woodstock

Joel Bernard,
Nepisiguit

Trevor Holder,
Saint John Portland

Peter Forbes,
Fredericton-Nord

Carole Keddy,
Saint John Champlain

Donald Kinney,
York

Louis-Philippe McGraw,
Centre-Péninsule

Bernard Richard,
Shediac—Cap-Pelé

Shawn Graham,
Kent

Sheldon Lee,
Charlotte

Elizabeth Weir,
Saint John Harbour

Cinquième session

54^e législature du
Nouveau-Brunswick

Rapport définitif du
**Comité spécial de l'assurance
des voitures particulières**

Publié par :

*Assemblée législative du Nouveau-Brunswick
C.P. 6000
Fredericton (Nouveau-Brunswick) E3B 5H1*

Canada

Novembre 2002

ISBN 1-55396-042-4

Imprimé au Nouveau-Brunswick

CNB 1614



novembre 2002

Assemblée législative du Nouveau-Brunswick

Monsieur le président,

J'ai le plaisir de présenter ci-joint le rapport définitif du Comité spécial de l'assurance des voitures particulières. Le comité a été constitué pendant la quatrième session de la 54^e législature, sur résolution adoptée par la Chambre le 11 janvier 2002, et a été autorisé à siéger après la prorogation de cette session.

Le rapport est le fruit des délibérations du comité sur les prix et l'équité de l'assurance des voitures particulières, la réglementation en la matière ainsi que les objectifs que nous pouvons raisonnablement espérer voir le gouvernement atteindre grâce à nos recommandations. Pendant tous les travaux, notre objectif a été de préserver et d'améliorer les aspects qui servent les intérêts des consommateurs et consommatrices, tout en prenant en considération la situation de l'industrie de l'assurance, qui évolue rapidement. Les consommateurs et consommatrices et les porte-parole de l'industrie ont indiqué qu'il fallait trouver des solutions au dilemme des coûts croissants et que toutes les parties intéressées devraient faire beaucoup de concessions mutuelles quant à la nature et à la mise en oeuvre des recommandations. Il faut aussi signaler que, puisqu'il était nécessaire que le comité se concentre sur son mandat, certaines questions, comme l'assurance commerciale et l'assurance habitation, n'ont pas été étudiées.

Au nom du comité, je tiens à remercier les particuliers, les gens de l'industrie et les autres personnes qui ont participé aux audiences publiques, présenté des mémoires et généreusement donné de leur temps pour nous renseigner sur les dossiers et proposer des approches novatrices et remarquables pour la résolution des problèmes.

Je tiens aussi à exprimer ma gratitude au vice-président, M. Jean Dubé, et aux membres du comité, qui ont travaillé sans relâche pour étudier de façon réfléchie des mesures visant à procurer aux gens du Nouveau-Brunswick une assurance automobile équitable, accessible et abordable. Notre tâche a été grandement facilitée par le travail diligent de nos deux personnes-ressources, M. Don Pellerin et M^{me} A.J. McNutt, qui ont fait des recherches et ont formulé des conseils sur la teneur et la portée du rapport.

Enfin, je dois exprimer ma reconnaissance aux autres parlementaires, à divers responsables du gouvernement et aux membres du personnel de l'Assemblée législative qui ont participé aux travaux et les ont appuyés.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le président, l'assurance de ma considération distinguée.

Le président du comité,

Wally Stiles, député

Table des matières

SOMMAIRE	7
Introduction	8
MANDAT DU COMITÉ	8
COMPARAISONS DE CADRES RÉGLEMENTAIRES	8
ASSURANCE SANS ÉGARD À LA RESPONSABILITÉ	8
SOLUTIONS DE RECHANGE À LA RESPONSABILITÉ CIVILE ET PERFECTIONNEMENTS POSSIBLES DU RÉGIME	8
RÉGIME TARIFAIRE TERRITORIAL	9
RÉGLEMENTATION DES TARIFS D'ASSURANCE AUTOMOBILE	9
AUDIENCES PUBLIQUES ET CONSULTATIONS	9
RAPPORT DÉFINITIF	9
OBJECTIFS DU COMITÉ SPÉCIAL	9
Examen du régime actuel d'assurance automobile	10
DÉFINITION DE L'ASSURANCE	10
HISTOIRE DE L'ASSURANCE AU NOUVEAU-BRUNSWICK	11
QUESTIONS D'ASSURANCE AU NOUVEAU-BRUNSWICK EN 2002	12
STATISTIQUES DE L'INDUSTRIE DE L'ASSURANCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK	12
QUESTIONS RÉGLEMENTAIRES ET LÉGISLATIVES	13
DÉFAUT D'ASSURANCE	13
ASSURANCE OBLIGATOIRE	13
DROITS DES PERSONNES ET RÉGIME FONDÉ SUR LA RESPONSABILITÉ CIVILE	13
ASSURANCE DES VÉHICULES UTILITAIRES	14
TARIFICATION TERRITORIALE	14
RAPPORT DU CORONER	15
QUESTIONS DE DISCRIMINATION FONDÉE SUR L'ÂGE OU LE SEXE	17
SÉCURITÉ AU VOLANT	17
CONTRÔLE DES DEMANDES DE RÈGLEMENT	17
FACTEURS D'ÉQUITÉ	18
CADRE RÉGLEMENTAIRE	19
Audiences publiques	20
PROTECTION DU PUBLIC	20
AMÉLIORATION DES INITIATIVES DE PRÉVENTION	21
EXAMEN DE NOUVELLES APPROCHES	21
ADAPTATION DE L'INDUSTRIE POUR RENDRE L'ASSURANCE ACCESSIBLE ET ABORDABLE	22

Recommandations	23
CONTRÔLE DE LA PUBLICITÉ	23
TÉLÉMARKETING EN ASSURANCE AUTOMOBILE	23
CROISSANCE DES MARCHÉS INTERMÉDIAIRES	24
BUREAU DU SURINTENDANT DES ASSURANCES	24
DÉFENSE DES CONSOMMATEURS ET CONSOMMATRICES	25
RÉGLEMENTATION DES PREUVES D'ASSURANCE	26
INSTITUTION D'UNE PROCÉDURE D'ARBITRAGE	26
SENSIBILISATION	28
SÉCURITÉ DE L'UTILISATION DES ROUTES	29
<i>F.T.P. N° 1 : POLICE TYPE D'ASSURANCE AUTOMOBILE DU NOUVEAU-BRUNSWICK</i>	30
CHAPITRE A	
RESPONSABILITÉ CIVILE	30
CHAPITRE A	
RENTES INDEMNITAIRES	30
CHAPITRE B	31
INDEMNITÉS D'ACCIDENT	
CLAUSE 1(2)	
FRAIS FUNÉRAIRES	31
DIVISION 2	
INDEMNITÉS EN CAS DE DÉCÈS ET DE PERTE DE REVENU	31
PARTIE II	
PERTE DE REVENU	
CLAUSE 2	31
INDEMNISATION DES ÉLÈVES	32
PARTIE II	
CLAUSE 3(b)	32
CHAPITRE C	
PERTES OU DOMMAGES CAUSÉS À L'AUTOMOBILE ASSURÉE	32
TARIFICATION TERRITORIALE	33
COMMISSION DES ENTREPRISES DE SERVICE PUBLIC	37
LIGNES DIRECTRICES QUANT À LA SÉLECTION DES RISQUES	38
PROFILS ET PRÉOCCUPATIONS CONNEXES	38
FRAUDE ET LIMITATION DES COÛTS	40
Annexe A : Recommandations	41
Annexe B : Motion 52	48
Annexe C : Thèmes des mémoires, des exposés, des interventions et des consultations	49
Annexe D : Mémoires et exposés	51
Annexe E : Information de base et glossaire	53

SOMMAIRE

Le Comité spécial de l'assurance des voitures particulières est un comité parlementaire multipartite chargé de faire enquête sur les questions d'assurance automobile et de faire rapport à la Chambre sur les résultats de son examen. Aux audiences publiques, le comité s'est intéressé particulièrement aux préoccupations des consommateurs et consommatrices du Nouveau-Brunswick et de leurs groupes, des assureurs, des organismes de réglementation et de certains autres intervenants au sujet des avantages et des lacunes que présente le régime actuel. Pour la réalisation de son mandat, le comité s'est donné plusieurs objectifs :

- faire enquête et rapport sur l'état de l'accès à l'assurance des voitures particulières et des primes de cette assurance au Nouveau-Brunswick ;
- consulter le public sur les changements qui amélioreraient les pratiques actuelles ;
- répertorier en ordre de priorité, examiner et recommander des options émanant des audiences ;
- formuler des recommandations sur les modifications législatives ou réglementaires que le gouvernement pourrait envisager afin d'améliorer le régime actuel.

Le comité s'est penché sur les avis et suggestions qui sont ressortis des audiences et des recherches et il a conclu que le sujet de l'assurance automobile est plus ardu que ne l'indiquerait une approche unidimensionnelle. Les objectifs du comité sont inspirés par deux principes directeurs. Selon le premier, le processus de règlement des sinistres ne devrait jamais aggraver les séquelles laissées par de graves accidents. Les gens doivent recevoir ce qu'ils ont besoin d'obtenir. Selon le deuxième principe, il faut recommander des changements qui engendreront une assurance automobile équitable, accessible et abordable pour les gens du Nouveau-Brunswick.

Guidé par les principes directeurs adoptés, le comité a examiné la vaste gamme d'approches proposées par divers groupes et particuliers. Il a tenu compte des consultations individuelles et des avis émanant de spécialistes de ministères et d'autres organismes ainsi que de l'industrie comme telle. Le rapport qui s'ensuit comprend les constatations ressorties du processus global ainsi que des recommandations que le comité estime sérieuses et pratiques.

INTRODUCTION

MANDAT DU COMITÉ

La motion 52 a été proposée en janvier 2002 en réponse aux préoccupations quant à l'escalade des tarifs d'assurance automobile, surtout dans le nord de la province et pour les personnes âgées. Le Comité spécial de l'assurance des voitures particulières a été créé pour prendre en charge les trois objectifs généraux indiqués dans la motion 52. (Proposée avec dispense d'avis le 11 janvier 2002. Voir l'annexe B.).

Les objectifs se résument comme suit :

- faire enquête et rapport sur l'état de l'accès à l'assurance des voitures particulières et des primes de cette assurance au Nouveau-Brunswick ;
- formuler des recommandations sur les modifications législatives ou réglementaires que le gouvernement pourrait envisager afin d'améliorer le régime actuel ;
- étudier entre autres les questions suivantes : comparaisons de cadres réglementaires, assurance sans égard à la responsabilité, solutions de rechange au régime fondé sur la responsabilité civile et perfectionnements de celui-ci, tarification territoriale et réglementation des tarifs d'assurance automobile.

COMPARAISONS DE CADRES RÉGLEMENTAIRES

Le comité a été chargé de recueillir, de fournir et d'analyser l'information sur les types de régimes d'assurance automobile en vigueur à l'extérieur de la province et leur efficacité, en portant un intérêt particulier aux méthodes utilisées dans des cadres réglementaires comparables pour faire face aux hausses de tarifs d'assurances et aux menaces à l'accès à l'assurance des voitures particulières.

ASSURANCE SANS ÉGARD À LA RESPONSABILITÉ

Une seconde tâche exposée dans le mandat du comité consiste à recueillir, à fournir et à analyser l'information sur la possibilité de réalisation, l'efficacité et l'utilité d'un régime d'assurance sans égard à la responsabilité au Nouveau-Brunswick, en s'intéressant particulièrement aux préoccupations qu'ont les consommateurs et consommatrices du Nouveau-Brunswick et leurs groupes, les assureurs, les organismes de réglementation et certains autres intervenants au sujet des avantages et des lacunes que présente un régime sans égard à la responsabilité.

SOLUTIONS DE RECHANGE À LA RESPONSABILITÉ CIVILE ET PERFECTIONNEMENTS POSSIBLES DU RÉGIME

Le comité a aussi reçu le mandat d'explorer toute amélioration qui peut être apportée au régime actuel, fondé sur la responsabilité civile, notamment en étudiant les solutions de rechange à ce régime et les perfectionnements pouvant y être apportés. Des mesures telles qu'un plafond du montant des demandes de règlement, d'autres manières de limiter les indemnités, l'élargissement de la portée des prestations et la restriction des demandes de règlement aux pertes financières s'inscrivent dans le champ d'étude. Les solutions de rechange et les perfectionnements proposés devaient être inclus dans les recommandations.

RÉGIME TARIFAIRE TERRITORIAL

Le comité a été chargé de voir s'il est justifié d'apporter des changements à l'actuel régime tarifaire territorial d'assurance automobile, notamment en analysant les études qui militent pour ou contre les systèmes tarifaires ainsi que les écarts de tarifs entre les groupes et les régions et entre les milieux urbains et les milieux ruraux.

RÉGLEMENTATION DES TARIFS D'ASSURANCE AUTOMOBILE

Le comité a aussi été chargé d'examiner le rôle de la Commission des entreprises de service public dans la réglementation des tarifs d'assurance automobile, en veillant particulièrement à bien cerner les lacunes du cadre réglementaire actuel et à présenter des propositions de réforme législative.

AUDIENCES PUBLIQUES ET CONSULTATIONS

Le comité a eu pour mandat de tenir des audiences publiques et des consultations privées qui permettraient aux consommateurs et consommatrices, à leurs groupes, aux assureurs, aux organismes de réglementation et à certains autres intervenants du Nouveau-Brunswick d'exprimer leurs opinions, leurs préoccupations et leurs propositions d'améliorations de l'assurance des voitures particulières.

Sur le fondement des analyses et des résumés des mémoires, ainsi que des consultations additionnelles avec des intervenants importants, le rapport à l'Assemblée législative devait indiquer les constatations clés qui s'étaient dégagées des travaux.

RAPPORT DÉFINITIF

La dernière tâche du comité a été de rédiger et de présenter un rapport sur les recherches et constatations concernant tous les aspects de sa mission.

OBJECTIFS DU COMITÉ SPÉCIAL

En considération du mandat décrit dans les paragraphes précédents, le Comité spécial de l'assurance des voitures particulières s'est donné les objectifs suivants :

- Le comité recommandera des changements qui engendreront une assurance automobile équitable, abordable et accessible pour les gens du Nouveau-Brunswick.
- Le comité veillera à ce que les gens du Nouveau-Brunswick soient au centre de l'attention et des préoccupations du comité.
- Le comité donnera priorité aux solutions des problèmes d'assurance pour les gens du nord du Nouveau-Brunswick et les personnes âgées en tant que groupes de personnes qui ont besoin de l'attention la plus immédiate du comité.
- Le comité veillera à ce que le processus de règlement des sinistres n'aggrave jamais les conséquences dévastatrices que les accidents d'automobile peuvent avoir sur la vie des victimes. Les gens doivent recevoir ce qu'ils ont besoin d'obtenir. C'est un principe auquel nous adhérons.
- Le comité recommandera des changements et un plan d'action clair.

EXAMEN DU RÉGIME ACTUEL D'ASSURANCE AUTOMOBILE

Lorsque le comité a commencé ses travaux, il est apparu qu'une de ses premières tâches était de rechercher une information exacte et complète qui définisse la fonction et l'objet actuels de l'assurance automobile au Nouveau-Brunswick. Plusieurs sources ont été consultées, et une optique néo-brunswickoise sur la question d'une définition de travail de l'assurance a été élaborée.

DÉFINITION DE L'ASSURANCE

Essentiellement, l'assurance vise le partage des risques. Tout au long de l'histoire de notre province, les gens ont mis leurs ressources en commun pour aider les autres en cas de besoin. L'assurance est la systématisation du partage des risques. Un rapport sur l'assurance automobile, présenté au gouvernement du Nouveau-Brunswick par W.W. MacArthur (1973), exprime l'idée ainsi, au paragraphe 52 :

l'assurance est une méthode pour déplacer les fardeaux [...] imposés soit à la partie en tort soit à la victime. L'assurance aide les parties tenues responsables et les personnes qui ne peuvent, en responsabilité civile, faire assumer les frais de leur perte par autrui ou par l'assureur de responsabilité d'autrui. [Traduction.]

Voici la définition, plus précise, de la *Loi sur les assurances* [L.R.N.-B. 1973, c. I-12] :

l'engagement par une personne envers une autre de l'indemniser de tout sinistre ou de la dégager de toute responsabilité du fait d'un sinistre relativement à un risque ou péril déterminé auquel l'objet assuré peut être exposé, ou de verser une somme d'argent ou toute autre chose de valeur lorsqu'un certain événement se produit; (Loi sur les assurances, c. I-12.)

Le Bureau d'Assurance du Canada et le cours de formation des courtières et courtiers d'assurance accrédités du Canada considèrent les points suivants comme le fondement du système d'assurance actuel du Canada :

- L'assurance constitue le moyen de transférer à une autre partie sa propre responsabilité financière d'un sinistre.
- Le paiement est effectué seulement si un certain risque se concrétise. En assurance, « risque » signifie la possibilité d'une perte financière pour la personne garantie.
- Le montant du paiement est uniquement le montant nécessaire à l'indemnisation. La bonne application du principe d'indemnisation garantit que les gens reçoivent la compensation réelle de leur perte, ni plus, ni moins.
- L'assurance couvre les sinistres éventuels. Elle a pour but de rembourser les sinistres accidentels futurs. Elle ne vise pas les sinistres délibérés ou passés.
- L'indemnisation peut être soit en argent soit en nature. L'assureur a le droit de régler un sinistre par la réparation ou le remplacement plutôt que par un paiement en argent. (Manuel du cours intitulé *Courtier d'assurance accrédité du Canada*, 1992.)

Le Bureau d'Assurance du Canada en dit plus sur l'importance de l'assurance, en faisant valoir ce qui suit :

- L'assurance fournit un mécanisme par lequel les pertes d'une minorité sont partagées par la majorité.
- L'accès à l'assurance permet aux gens de se lancer dans diverses entreprises sans avoir à mettre de l'argent de côté en vue de satisfaire aux besoins financiers qui pourraient résulter de sinistres dans l'avenir.
- En plus de payer les sinistres, l'industrie de l'assurance fait de grands efforts pour les empêcher et pour réduire leur gravité et leur fréquence.
- L'assurance est aussi une activité fiduciaire et doit par conséquent respecter des principes de confiance qui garantissent que le public est protégé au moyen de règlements et de lois.
- Le nombre de personnes que les compagnies d'assurance canadiennes emploient ou dont elles retiennent les services est d'environ 1 50 000 ; ces personnes travaillent au sein de l'industrie ou pour elle, certaines indirectement. (*Basic Fundamentals of Insurance Licensing.*)

HISTOIRE DE L'ASSURANCE AU NOUVEAU-BRUNSWICK

Au Canada, chaque province voit à l'application de sa loi sur les assurances, habituellement par l'intermédiaire d'un surintendant des assurances. Les fonctions de celui-ci comprennent la surveillance des conditions des contrats d'assurance, la délivrance des licences aux courtiers et aux assureurs de la province, la surveillance de la stabilité financière des assureurs titulaires de licences, les enquêtes sur les assureurs et la vérification de leurs comptes.

Le gouvernement du Nouveau-Brunswick reconnaît depuis longtemps l'importance du rôle que les assurances jouent dans notre société et se charge de régler l'assurance automobile dans la province. Le premier ministre Louis J. Robichaud, c.r., a parlé de la question le 8 septembre 1969, dans un discours prononcé à Saint Andrews devant l'Association des surintendants d'assurance des provinces du Canada. À la page 6 de son discours, M. Robichaud a précisé ce qui suit :

toute personne assurée a droit à une garantie suffisante et généreuse, à des services qui répondent à ses besoins et à de bons services de règlement des sinistres, et ce, à un coût raisonnable qui reflète la valeur réelle du produit ainsi que la réalité actuelle, dans laquelle le véhicule à moteur est nécessaire et représente un mode de vie au Canada
[Traduction.]

Le premier ministre a ensuite observé ce qui suit, à la page 9 :

Le gouvernement doit constamment examiner la situation. Il s'agit d'une question complexe qui n'admet pas de solution facile. Au Nouveau-Brunswick, nous gardons constamment à l'esprit tous les aspects du problème. Jusqu'ici, nous avons accepté la pratique traditionnelle de l'autoréglementation et de la participation de l'industrie. Toutefois, s'il devenait évident qu'une telle approche ne sert pas l'intérêt public, le gouvernement n'hésiterait pas à assumer son entière responsabilité envers les gens de la province [...] Le gouvernement a le devoir de surveiller de près tous les secteurs de l'économie afin de fournir une protection fondamentale à notre population. [Traduction.]

Au fil des ans, les gouvernements ont fourni une telle protection à notre population en matière d'assurance. La création du Comité spécial de l'assurance des voitures particulières indique le sérieux continu avec lequel le gouvernement actuel considère la situation de l'assurance automobile.

Le comité, en réalisant son mandat, énoncé dans la motion 52, a compris la nécessité d'examiner les dimensions toujours nouvelles de la question et de faire face aux problèmes qui se posent ces derniers temps aux consommateurs et consommatrices et à l'industrie. La section suivante du rapport recense et décrit les questions actuelles de diverses perspectives.

QUESTIONS D'ASSURANCE AU NOUVEAU-BRUNSWICK EN 2002

Les recherches et les audiences publiques montrent clairement l'existence de diverses questions à aborder en matière de pratiques d'assurance automobile au Nouveau-Brunswick. Il est clair aussi que les recommandations formulées par le comité doivent refléter les perspectives des intervenants.

Le processus de consultation publique a montré, dans une large mesure, une ouverture et une disposition à échanger de l'information. Il faut admettre, toutefois, que certains intervenants de l'industrie se sont montrés plus réticents que d'autres à répondre aux questions du comité. Certains ont soutenu que certains renseignements industriels sont considérés comme privés et confidentiels. En général, cependant, la tribune ouverte des audiences publiques et des interventions auprès du comité a favorisé la coopération de la plupart des personnes intéressées.

Les questions et les informations abordées dans la présente section du rapport se sont dégagées des consultations, des audiences publiques et des recherches. Il faut signaler que les diverses perspectives exprimées et solutions proposées dans certaines interventions ont souvent été à l'opposé extrême des solutions proposées dans d'autres interventions. C'est pourquoi certaines suggestions formulées pendant les travaux ne se sont pas traduites par des recommandations formelles du comité.

STATISTIQUES DE L'INDUSTRIE DE L'ASSURANCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK

L'assurance, sous toutes ses formes, occupe une place importante dans la vie des gens. Elle fournit la protection financière nécessaire en cas de sinistre et joue un rôle très important non seulement au point de vue de la protection financière, mais aussi dans la création d'emplois et d'investissements, pour favoriser une économie prospère.

L'assurance fournit des emplois directs aux agents et aux courtiers, aux experts en sinistres et aux estimateurs, au personnel de soutien administratif et au personnel des ateliers de réparation d'automobiles. Des retombées indirectes sont aussi produites dans la réparation de biens, la construction, la vente de pièces d'automobiles d'occasion et le dépannage. Les médecins et les gens de loi peuvent aussi tirer des revenus de l'industrie.

Rien qu'au Nouveau-Brunswick, selon les estimations, l'assurance des dommages, y compris l'assurance automobile, emploie près de 2 800 personnes, directement et indirectement. Selon les estimations, la valeur des placements dépasse 1 milliard de dollars. Les risques économiques associés à la menace croissante qui pèse sur les emplois liés aux assurances, surtout dans le nord de la province, sont un sujet de préoccupation pour le comité.

QUESTIONS RÉGLEMENTAIRES ET LÉGISLATIVES

Il est important de signaler que les modifications de la réglementation de l'assurance automobile sont de compétence provinciale. Les modifications de la *Loi sur les assurances*, une fois adoptées par l'Assemblée législative, ont des répercussions sur le régime en place et doivent être respectées. Tout assureur actif dans la province doit respecter les règlements d'application des lois provinciales. Par exemple, les assureurs sont enregistrés et reçoivent une licence au titre de la *Loi sur les assurances* lorsqu'ils se lancent en affaires dans la province. Les assureurs devraient aussi être tenus de donner un préavis avant de se retirer du marché néo-brunswickois.

DÉFAUT D'ASSURANCE

L'expérience révèle que les conducteurs et conductrices sans permis au volant de véhicules non assurés constituent un problème de sécurité publique. La solution la plus évidente consiste à renforcer l'application des lois et à prévoir des moyens de dissuasion sous forme de lourdes amendes ou de sanctions appropriées pour les récidivistes.

Les personnes sans permis qui conduisent des véhicules non assurés et qui sont impliquées dans des accidents sont réputées en être responsables et sont donc tenues aux dommages. Dans ces circonstances, le règlement subrogatif du sinistre incombe à la personne non assurée.

À cet égard, la Société d'assurance publique du Manitoba (SAPM) exige que les gens présentent un certificat d'assurance valide avant d'obtenir un permis de conduire, qu'ils possèdent réellement un véhicule ou non. En outre, les conducteurs et conductrices reconnus coupables de conduite sans permis ou assurance valide doivent subir un nouvel examen. Les mêmes restrictions s'appliquent aux nouveaux conducteurs et conductrices.

ASSURANCE OBLIGATOIRE

Il semble logique que l'assurance prévue au chapitre C, « Pertes ou dommages causés à l'automobile assurée », de la *Police type d'assurance automobile (F.T.P. N° 1)* soit obligatoire avant qu'une étiquette d'inspection de sécurité soit délivrée. Selon des interventions, la garantie prévue au chapitre C devrait être obligatoire pour tout véhicule immatriculé.

DROITS DES PERSONNES ET RÉGIME FONDÉ SUR LA RESPONSABILITÉ CIVILE

L'industrie de l'assurance signale que les victimes de sinistre catastrophique sont relativement peu nombreuses. Les difficultés indiquées par les assureurs surviennent lorsque les sommes adjugées par les tribunaux sont supérieures aux limites que l'industrie trouve raisonnables. Selon l'industrie, il ne devrait pas y avoir de réparation financière dans les cas où il n'y a pas de perte financière. L'indemnité prévue au chapitre A (« Responsabilité civile ») de la *F.T.P. N° 1* vise ce qui est couramment désigné comme les souffrances et douleurs. Les limites prévues à ce chapitre font l'objet de beaucoup de discussions au Nouveau-Brunswick et ailleurs au Canada et aux États-Unis. L'industrie croit qu'il faut envisager de modifier ce chapitre de la *F.T.P. N° 1* et que des changements importants peuvent être nécessaires, étant donné les répercussions en droit de la responsabilité civile.

En outre, au chapitre « Conditions légales », sous la rubrique « Prescriptions des actions » (clause 6.3), dans les cas où les négociations se poursuivent de bonne foi sur les règlements et où les instances n'ont pas été introduites dans le délai de deux ans prévu actuellement, les tribunaux devraient avoir le pouvoir d'accorder un délai supplémentaire de trois mois s'ils sont convaincus que la plus grande marge pour ester en justice serait fondée et équitable dans les circonstances.

ASSURANCE DES VÉHICULES UTILITAIRES

Une question connexe, qui n'est pas comprise dans le mandat du comité mais qui a été mentionnée dans au moins deux mémoires, est l'assurance des véhicules utilitaires. Certaines entreprises de transport routier disent, par exemple, que cela coûte moins cher de régler certaines demandes (chapitre C et des franchises au chapitre A) que de payer les assurances. Il faut prendre des mesures qui permettraient une modification des éléments de la responsabilité civile et la garantie prévue au chapitre C pour éviter les problèmes qui pourraient se poser après modification de la *F.T.P. N° 1*.

TARIFICATION TERRITORIALE

L'abandon de la pratique actuelle consistant à traiter le Nouveau-Brunswick comme un seul territoire aux fins du chapitre A (« Responsabilité civile ») est une question importante qui nécessite beaucoup d'étude, de discussions et de lumières. Bon nombre de consommateurs et de consommatrices croient que toute modification entraînerait une discrimination contre certains territoires. Les consommateurs et consommatrices du territoire 1 (Moncton, Saint John et les environs) et du territoire 2 (Fredericton et les environs) pourraient estimer qu'ils subventionneront en fait l'assurance des gens du territoire 3 (comtés de Madawaska, de Restigouche et de Gloucester). Les gens du territoire 3 n'admettraient probablement pas que ce sont les coûts censément plus élevés des sinistres dans leur territoire qui peuvent faire augmenter les primes et les font effectivement augmenter.

Dans un mémoire présenté au ministre de la Justice en juillet 1984, H.J. Phillips, premier vice-président et actuaire en chef du Groupement technique des assureurs, a fait, à la page 2, les observations suivantes en se fondant sur les recherches et l'analyse de la tarification territoriale au Nouveau-Brunswick menées par l'organisme :

La fréquence des demandes de règlement ainsi que la gravité et les coûts des sinistres indiquent tous la même chose, et la cause principale du problème est la fréquence des demandes de règlement. Pour le territoire 3 (comtés de Madawaska, de Restigouche et de Gloucester), la fréquence moyenne sur cinq ans, qui est de 7,89 demandes pour collision par 100 voitures assurées, est d'environ 35 % plus élevée que la moyenne des deux autres territoires. De même, les demandes au titre de la garantie multirisque dans le territoire 3 sont de 20 % plus fréquentes que dans les deux autres territoires. [Traduction.]

À la page 3, M. Phillips note ce qui suit :

L'examen permet de conclure que le problème n'est pas le fait de l'industrie de l'assurance. Aucun principe fondamental de l'assurance n'est transgressé, et il semble que le problème et la solution ultime se trouvent dans le territoire même. Après un examen attentif des causes, toutes les mesures possibles doivent être prises afin de réduire la fréquence et la gravité des accidents. Si la topographie, les conditions climatiques, le mauvais état des routes ou des sanctions trop légères à la suite d'infractions au code de la route sont à l'origine du problème, il faut comme première étape peser ces facteurs et prendre des mesures correctives. Les niveaux des primes par territoire s'ajusteront ensuite d'eux-mêmes, puisqu'ils s'égaliseront à mesure que la fréquence des accidents diminuera. [Traduction.]

Il faut aussi réfléchir à la prévention des accidents. Nous savons, par exemple, que les accidents de la circulation mortels au Nouveau-Brunswick ont beaucoup diminué au fil des ans, passant de 112 en 1999 à 76 en 2001, mais les statistiques montrent que la fréquence demeure plus élevée dans certaines régions de la province (territoire 3) que dans d'autres.

En outre, deux exposés distincts du BAC ont indiqué que, bien que la fréquence des demandes de règlement diminue, la gravité et donc le coût des sinistres augmentent. Des statistiques tirées du rapport annuel du bureau du coroner du Nouveau-Brunswick confirment la position de l'industrie.

RAPPORT DU CORONER

Le bureau du coroner du Nouveau-Brunswick publie un rapport annuel qui fournit de l'information sur tous les décès qui ont fait l'objet d'une enquête dans la province. Une partie du rapport de ce bureau porte sur les décès survenus sur les routes du Nouveau-Brunswick.

Le tableau suivant indique le nombre total des décès relatifs aux accidents de la route (code 620, décès après collision) dans chaque circonscription judiciaire de 1999 à 2001 :

Circonscription 1	Fredericton	47
Circonscription 2	Saint John	44
Circonscription 3	Moncton	60
Circonscription 4	Newcastle	22
Circonscription 5	Bathurst	46
Circonscription 6	Campbellton	19
Circonscription 7	Edmundston	19
Circonscription 8	Woodstock	37
Total		294

Le nombre total de décès relatifs aux accidents de la route au Nouveau-Brunswick, du 1^{er} avril au 31 mars annuellement, est ventilé comme suit :

Année 1999	112
Année 2000	106
Année 2001	76

Le nombre de décès ventilés selon le sexe pour les années 1999, 2000 et 2001 est indiqué dans le tableau suivant :

Ventilation selon l'année et le sexe		
Année 1999		
Hommes		78
Femmes		34
Année 2000		
Hommes		82
Femmes		24
Année 2001		
Hommes		51
Femmes		25

Le tableau suivant présente une ventilation des trois années selon l'âge :

Groupe d'âge	1999	2000	2001
0-15	4	12	3
16-24	24	18	19
25-30	15	15	5
31-40	14	19	14
41-50	17	11	6
51-60	10	10	7
60-65	7	3	2
66-70	6	2	2
70+	15	16	18

Les questions de sécurité du public continuent de se poser, même si les statistiques indiquent clairement que les accidents de la route mortels diminuent. L'industrie de l'assurance conclut, comme le comité, qu'il faut continuer le travail en la matière.

QUESTIONS DE DISCRIMINATION FONDÉE SUR L'ÂGE OU LE SEXE

Les préoccupations à l'égard de la discrimination fondée sur l'âge ou le sexe ont été mentionnées plusieurs fois au cours des audiences publiques. Les suggestions et les recommandations formulées aux audiences ont amené la recommandation du comité (voir la section du rapport portant sur les recommandations) voulant que les nouveaux conducteurs et conductrices de tout âge soient tenus de suivre un cours de conduite automobile avant de demander à subir une épreuve de conduite. Moyennant la mise en oeuvre de programmes de formation, la diminution des primes pour les conducteurs et conductrices de 16 à 24 ans pourrait être envisagée plus à fond.

Dans d'autres interventions, un système pour identifier et pénaliser seulement les conducteurs et conductrices qui se montrent irresponsables ou négligents a été préconisé. Les primes d'assurance ne seraient liées ni au sexe, ni au territoire, ni à l'âge, mais au dossier de conduite du particulier. Un système de points d'inaptitude comme celui qui est en vigueur au Manitoba pourrait faire varier les primes en fonction de facteurs comme la responsabilité d'un accident, deux infractions aux règlements de la circulation ou toute infraction déterminée au *Code criminel* du Canada. Le programme de primes élevées de la Facility Association se limiterait alors aux récidivistes et aux personnes reconnues coupables de conduite avec facultés affaiblies ou de conduite dangereuse.

SÉCURITÉ AU VOLANT

La province reconnaît déjà les résultats positifs des cours de sécurité au volant et des programmes actuels de délivrance de permis gradués. Dans certaines interventions, il a été proposé d'élargir les programmes afin d'englober des programmes obligatoires de sécurité routière et de conduite sécuritaire pour toutes les personnes qui commencent à conduire, et il est avancé que des initiatives novatrices de recouvrement des coûts pourraient financer les programmes et leur application. Des économies pourraient être réalisées en conséquence de la diminution des coûts des soins de santé et de ceux de la sécurité publique. Un soutien financier pourrait également provenir de l'industrie. Le Manitoba, par exemple, applique une surprime au moment de la délivrance d'un nouveau permis ou du rétablissement d'un permis suspendu, ce qui génère des recettes additionnelles pour la Société d'assurance publique du Manitoba (SAPM).

CONTRÔLE DES DEMANDES DE RÈGLEMENT

Même si le meilleur programme de sécurité possible est appliqué, des accidents se produisent. L'histoire récente des coûts croissants des demandes de règlement faites aux assureurs montre clairement qu'il faut de nouvelles façons d'aborder les frais de justice associés au traitement de ces demandes.

Il est impératif aussi de se pencher sur les coûts de règlement des sinistres. Une idée qui a du mérite est celle d'un processus qui rendrait le règlement accordé plus proportionnel à l'indemnisation prévue avant l'accident. Quelques-unes des mesures suivantes pourraient s'inscrire dans une indemnisation proportionnelle du genre.

Le régime actuel permet, par exemple, un délai de deux années civiles moins un jour pour présenter une demande de règlement d'un accident. Il semble évident que, étant donné la technologie actuelle, l'estimation des coûts des blessures et des dommages peut se faire plus rapidement. Les rapports préliminaires sur les blessures liées aux automobiles pourraient être considérés comme la première étape du règlement des sinistres.

Une idée connexe exprimée par les gens de loi est de créer un organisme d'examen des indemnités d'assurance, dont les décisions seraient susceptibles d'appel et qui, avant qu'un paiement soit fait, examinerait toutes les demandes de règlement d'un montant inférieur à une limite établie. Ce système de surveillance contribuerait à résoudre les problèmes posés par de petites demandes qui donnent souvent lieu à des règlements à l'amiable pour des raisons de commodité ou pour essayer d'éviter des règlements plus élevés.

Il a aussi été proposé au cours des audiences de mettre en place un système provincial centralisé qui pourrait fournir de l'information pour l'estimation des dommages. Les dommages seraient estimés et l'information serait échangée par le truchement du système. Il a aussi été proposé de constater clairement l'utilisation de pièces neuves ou remises à neuf et de fournir une déclaration sur la valeur établie du véhicule, ce qui résoudrait en partie le problème des fraudes. Les cas récents de coussins gonflables trafiqués qui avaient été installés sur des véhicules réparés semblent renforcer la position selon laquelle il pourrait être nécessaire d'augmenter, dans le régime d'assurance, la surveillance des aspects de l'estimation des dommages et des réparations.

FACTEURS D'ÉQUITÉ

Si les automobilistes s'attendent à recevoir protection et indemnisation grâce à l'assurance d'autrui, il n'est alors que justice d'exiger que tous les automobilistes soient convenablement assurés. Cette exigence conduirait à un régime obligatoire protégeant les victimes d'accidents et encourageant l'équité dans l'industrie.

En outre, l'interdépendance de l'immatriculation du véhicule, du permis de conduire et de la garantie d'assurance donnerait lieu à une plus grande stabilité et équité dans l'assurance. Il serait également utile que l'application des lois et les amendes fassent assumer aux automobilistes sans assurance ni permis de conduire une partie des coûts des sinistres. Une suggestion consiste à faire en sorte qu'une personne assurée pour le montant minimum d'assurance obligatoire ne puisse obtenir une indemnité supérieure au montant garanti. Cette restriction serait applicable quel que soit le montant de l'assurance souscrite par l'autre partie et quelle que soit la partie déclarée responsable de l'accident.

Le comité comprend que toute proposition de réforme concernant la conduite et la propriété des voitures particulières viserait aussi un jour les véhicules utilitaires. Bien que la garantie et la responsabilité relatives aux véhicules utilitaires débordent le mandat du comité, une réflexion portant sur toute modification de l'assurance des voitures particulières touche aussi forcément les véhicules utilitaires. Toutefois, des éléments comme le transport de déchets dangereux, les dommages matériels directs et la responsabilité civile exigent bien plus que la garantie prescrite des voitures particulières, les risques de dommages majeurs étant nettement plus élevés. En conséquence, le comité constate que ces questions ne sont pas de son ressort.

CADRE RÉGLEMENTAIRE

Les questions abordées dans la présente section du rapport se sont dégagées de l'examen de documents, des comparaisons de cadres réglementaires et de l'examen des méthodes de réglementation passées et actuelles au Nouveau-Brunswick. Les consultations sur le cadre réglementaire actuel du Nouveau-Brunswick, auprès de spécialistes de l'industrie et d'autres intervenants clés, ont fait ressortir l'opinion selon laquelle il faut davantage surveiller et contrôler de nombreux facteurs liés à l'assurance automobile. L'industrie doit être réglementée, et les consommateurs et consommatrices doivent être protégés en fonction de l'assurance souscrite et des demandes de règlement présentées. L'autorité réglementaire doit être fermement établie par le gouvernement, qui doit bien la comprendre et la respecter. Bien que la surveillance soit complexe et souvent difficile, l'équilibre entre des tarifs raisonnables et des demandes de règlement raisonnables est trop important pour dépendre du régime autoréglementé actuel.

AUDIENCES PUBLIQUES

La section précédente du rapport a fait état des thèmes d'actualité au Nouveau-Brunswick, au chapitre de l'assurance automobile, qui sont ressortis des exposés oraux et des mémoires, des publications compulsées et d'un certain nombre de consultations. Bien que d'une vaste portée, la présente section du rapport se limite aux thèmes qui ont le plus souvent fait l'objet des questions et réponses pendant les audiences publiques. L'intention était de produire un rapport définitif regroupant les éléments suivants :

- les sujets de préoccupation qui sont ressortis des textes ;
- les questions qui sont ressorties des comparaisons de cadres réglementaires ;
- les résultats des consultations avec divers intervenants et spécialistes de l'industrie ;
- les résultats communs des audiences ;
- des recommandations claires permettant d'offrir aux gens du Nouveau-Brunswick une assurance automobile équitable, abordable et accessible.

Les audiences publiques, qui se sont tenues en juin 2002 dans cinq endroits couvrant toutes les régions de la province (Fredericton, Saint John, Moncton, Bathurst et Edmundston) ont permis à la population de s'exprimer. Elles ont fait ressortir un certain nombre de sujets de préoccupation (voir les annexes), regroupés ici sous quatre rubriques principales :

- protection du public ;
- amélioration des initiatives de prévention ;
- examen de nouvelles approches ;
- adaptation de l'industrie pour rendre l'assurance accessible et abordable.

Une brève description de chaque rubrique principale suit.

PROTECTION DU PUBLIC

Le thème de la protection du public est revenu tout au long des audiences publiques, aux quatre coins de la province. Plusieurs mémoires présentant le point de vue des gens de loi au Nouveau-Brunswick et ailleurs s'opposaient fermement aux idées de réformes qui amoindrissent les droits des victimes d'accidents d'automobile. Le Barreau du Nouveau-Brunswick, par exemple, a présenté un mémoire de 67 pages décrivant les avantages du régime de responsabilité civile et les lacunes des régimes d'assurance sans égard à la responsabilité adoptés dans d'autres provinces et dans des États américains.

Le mémoire du Barreau ne fournit pas de recommandations précises au comité, mais les idées majeures sont claires. Le dernier paragraphe de la page 49 peut résumer l'intervention :

Les réformes qui visent à réduire le nombre d'accidents et les coûts de traitement des demandes de règlement devraient être élaborées et mises en oeuvre avant que la suppression de droits substantiels soit même envisagée. Il vaudrait même mieux éliminer la notion de profit en mettant en place un assureur gouvernemental sans but lucratif que priver des victimes innocentes d'accidents de leur droit à une indemnisation complète et équitable. [Traduction.]

Au nombre des autres thèmes fréquents qui sont liés à la protection du public figurent le dépistage et la pénalisation des conducteurs et conductrices non assurés, la protection des droits des victimes et des coûts des soins à long terme, l'application des lois, la hausse de la garantie minimale, l'harmonisation des régimes d'assurance des provinces de l'Atlantique, une réglementation plus serrée des compagnies d'assurance, de leurs tarifs et de leurs pratiques, la suppression de la discrimination fondée sur l'âge ou le sexe et l'interdiction d'utiliser un téléphone cellulaire en conduisant.

AMÉLIORATION DES INITIATIVES DE PRÉVENTION

Un second thème était centré sur le désir d'améliorer les pratiques actuelles. Les points communs à ce thème comprennent :

- la conception et la construction de routes sécuritaires et l'amélioration de la signalisation ;
- une sensibilisation accrue du public en matière de sécurité et de risques ;
- l'établissement de contrôles plus stricts en matière de fraude ;
- une inspection beaucoup plus stricte des véhicules utilitaires et des voitures particulières.

Plusieurs initiatives et améliorations de prévention préconisées dans des interventions sont incluses dans les recommandations du rapport.

EXAMEN DE NOUVELLES APPROCHES

Un troisième thème abordé dans de nombreuses interventions est celui des nouvelles approches et des nouvelles pratiques. Plusieurs interventions ont fait écho à des documents qui avaient fait l'objet de recherches à l'intention du comité. Un bon nombre de ces idées ont été développées et incluses dans la section du rapport où figurent les recommandations. Voici un résumé de ces idées :

- changer le système de délivrance des permis de conduire ;
- créer une commission des petites demandes de règlement ;
- utiliser le numéro d'identification des véhicules pour les systèmes d'immatriculation et de réparation ;
- fixer par annexe un plafond pour les sinistres de caractère catastrophique ;
- opérer des changements territoriaux qui reflètent la réalité des coûts ;
- faire passer une nouvelle épreuve de conduite à des intervalles fixes pour réévaluer la compétence et les aptitudes ;
- imposer des règlements par rente indemnitaire pour la plupart des blessures qui ne sont pas extrêmement graves ;

- établir un lien de coopération entre les compagnies et le gouvernement pour lier l'immatriculation à l'assurance ;
- récompenser les bons conducteurs et conductrices en accordant des points d'assurance ;
- étudier la possibilité d'apporter des changements au régime de responsabilité civile.

ADAPTATION DE L'INDUSTRIE POUR RENDRE L'ASSURANCE ACCESSIBLE ET ABORDABLE

Un autre thème abordé dans de nombreux mémoires portait sur certaines mesures que l'industrie de l'assurance doit prendre afin de rendre l'assurance automobile plus abordable, plus accessible et plus équitable pour les gens du Nouveau-Brunswick. Il est dans les interventions proposé que l'industrie prenne les mesures suivantes :

- réduire les frais d'exploitation des entreprises ;
- instituer une garantie minimale plus élevée ;
- lutter contre la fraude en matière de blessures et de dommages ;
- élaborer des stratégies pour éviter le paiement insatisfaisant des sinistres de la part des assureurs ;
- appliquer des principes d'indemnisation justes et équitables ;
- modifier les régimes territoriaux ;
- imposer des règlements par rente indemnitaire.

Les suggestions et recommandations des mémoires présentés ont fréquemment reflété les expériences et les pratiques connues à l'extérieur de la province. La recherche menée a aussi appuyé un bon nombre des points de vue exposés et des modèles précis de pratiques d'excellence relevés dans de nombreuses collectivités territoriales. Les recommandations qui en découlent sont formulées dans la section suivante du rapport.

RECOMMANDATIONS

Les audiences publiques, ainsi que les études et les recherches menées conformément au mandat du comité, ont fait ressortir les sujets de préoccupation traités dans la présente section du rapport du comité.

CONTRÔLE DE LA PUBLICITÉ

Le nombre de panneaux publicitaires annonçant les services de juristes spécialisés dans les demandes de règlement afférentes à des accidents d'automobile a augmenté récemment dans plusieurs régions de la province.

Recommandation

Le comité recommande que la question soit renvoyée au Barreau pour étudier la pertinence et la légitimité de la publicité.

TÉLÉMARKETING EN ASSURANCE AUTOMOBILE

Les membres du comité se préoccupent du télémarketing en assurance automobile et de ses effets sur l'accès aux marchés intermédiaires. Certains télévendeurs ne sont pas établis au Nouveau-Brunswick et, de ce fait, ne sont peut-être pas titulaires d'une licence du bureau du surintendant. Ces vendeurs visent dans la province une clientèle qui se laisse facilement convaincre par des bas prix. La pratique a quatre conséquences :

- Les télévendeurs choisissent souvent les « meilleurs » clients et clientes, laissant aux courtiers locaux le soin de s'occuper d'une clientèle moins intéressante qui doit payer des primes plus élevées selon le degré de risque qu'elle présente.
- Deuxièmement, il est clair que les revenus générés au moyen du télémarketing en assurance ne sont pas récupérés localement mais probablement hors de la province.
- En règle générale, les télévendeurs ne signalent pas à la clientèle qu'un sinistre imputable entraîne souvent le non-renouvellement de la police. Une fois arrivée la date de renouvellement de la police, le client ou la cliente, qui se retrouve sans assurance, doit tenter de retourner à son agence ou à son courtier néo-brunswickois. Toutefois, le courtier original est souvent incapable de servir le client ou la cliente dont la police n'a pas été renouvelée par le télévendeur. Si jamais le courtier original peut offrir une police, les primes sont habituellement beaucoup plus élevées.
- Enfin, les compagnies d'assurance par télémarketing qui viennent dans la province avec peu d'investissements sont habituellement les premières à s'en aller si des pressions s'exercent sur l'industrie. La clientèle de ces compagnies se retrouve avec un service réduit ou très coûteux et elle en blâme souvent l'ancien courtier local qui, fréquemment, est la victime innocente des pratiques douteuses des télévendeurs.

Recommandation

Le comité recommande que le télémarketing en assurance soit exercé en vertu de licences plus rigoureuses et soit réglementé plus strictement et que le bureau du surintendant s'occupe de l'application des règlements relatifs au télémarketing en assurance.

CROISSANCE DES MARCHÉS INTERMÉDIAIRES

Le comité a exprimé une préoccupation connexe quant au fait que le secteur des assurances au Nouveau-Brunswick ne favorise pas assez la croissance de marchés intermédiaires. Ce sont les marchés qui sont nécessaires pour servir la majeure partie de la clientèle actuellement injustement forcée de recourir à la Facility Association. À long terme, le fait de favoriser la croissance des marchés intermédiaires et l'accès à ces marchés profitera directement à la clientèle néo-brunswickoise en question (notamment celle du nord du Nouveau-Brunswick et les personnes âgées) et à l'ensemble des gens du Nouveau-Brunswick.

Le mandat de la Commission des entreprises de service public (CESP) habilite celle-ci à pratiquer des changements positifs dans le domaine en favorisant les décisions qui encouragent la croissance des marchés intermédiaires et en agissant rapidement à l'égard des tarifs déposés par la Facility Association.

Recommandation

Le comité recommande que la CESP assure la présence et la croissance continues de marchés intermédiaires en prenant des décisions rapides sur les tarifs déposés par la Facility Association.

BUREAU DU SURINTENDANT DES ASSURANCES

Il faut examiner les responsabilités du bureau du surintendant des assurances sur le plan de l'efficacité et de l'accessibilité. Il est devenu apparent, après plusieurs mois d'étude de la situation de l'assurance au Nouveau-Brunswick, qu'un réexamen de la mission et des attributions du bureau du surintendant des assurances et des fonctions connexes de la CESP en matière d'assurance automobile est nécessaire. Chacune de ces entités peut être changée de manière à rendre l'assurance automobile plus équitable, plus abordable et plus accessible pour les consommateurs et consommatrices. Le mandat du comité spécial est d'examiner et de recommander des solutions dans le secteur des voitures particulières. Toutefois, le comité conclut qu'une nouvelle donne en matière d'assurance est nécessaire afin que tous les types d'assurance soient accessibles et abordables dans toutes les régions de la province.

Étant donné que l'assurance automobile est obligatoire dans la province, l'attention du gouvernement se concentre tout naturellement sur cette assurance. Bien que l'assurance automobile soit la catégorie d'assurance la plus vendue au Nouveau-Brunswick (un volume d'affaires équilibré comprend ordinairement 65 % d'assurance automobile), l'assurance habitation et l'assurance commerciale (automobile et biens) sont aussi importantes et devraient aussi être examinées.

Comme en font état d'autres sections du présent rapport, les diverses catégories d'assurance sont liées, et ce qui a un effet direct sur une catégorie peut avoir des contre-coups sur les autres. L'assurance habitation, par exemple, est aussi importante que l'assurance automobile dans la vie quotidienne des gens du Nouveau-Brunswick.

En outre, une assurance commerciale abordable et accessible contribue à la croissance et à la stabilité de l'économie de la province. Il est important de noter que, bien que le mandat du comité se limite à l'assurance automobile, l'avenir d'autres branches d'assurance demeure précaire en raison de la plupart des mêmes facteurs qui touchent l'assurance automobile.

Recommandation

Le comité recommande qu'un effort concerté entre le bureau du surintendant des assurances et la Commission des entreprises de service public soit mené pour traiter, surveiller et gérer l'assurance automobile, afin qu'il soit absolument certain que le gouvernement est bien informé et pleinement au courant des nouveaux enjeux.

Le comité recommande en outre la révision et la modification de la mission et des attributions du bureau du surintendant afin qu'elles cadrent avec les recommandations du présent rapport.

DÉFENSE DES CONSOMMATEURS ET CONSOMMATRICES

Le comité a exprimé sa préoccupation au sujet du retard comparatif du Nouveau-Brunswick au chapitre de la défense des consommateurs et consommatrices. Ceux et celles qui sont intervenus aux audiences publiques ont constamment dit qu'ils ne comprenaient pas pourquoi ils devaient recourir à la Facility Association. Bien que ce soit peut-être une question de sensibilisation, le phénomène signifie peut-être aussi qu'une personne qui s'y connaît en assurance devrait défendre en permanence les consommateurs et consommatrices. En outre, un protecteur ou une protectrice des consommateurs et consommatrices

- serait indépendant de la CESP et du bureau du surintendant,
- relèverait les cas d'inobservation et veillerait au maintien de l'accessibilité,
- surveillerait les lignes directrices quant à l'intégration et au retrait du marché pour les compagnies d'assurance (décret en conseil 70-162),
- surveillerait les pratiques de télémarketing,
- contrôlerait les fusions et les acquisitions d'entreprises de courtage.

Recommandation

Le comité recommande que soient adoptées des mesures législatives prévoyant un poste à temps plein de protecteur des consommateurs et consommatrices, nommé par le gouvernement pour intervenir aux audiences de la CESP sur les tarifs, et que les frais soient payés par la commission et pris en charge par l'industrie sous forme de cotisations.

RÉGLEMENTATION DES PREUVES D'ASSURANCE

Tous les véhicules du Nouveau-Brunswick doivent être assurés. L'un des problèmes du régime actuel concerne les automobilistes qui n'assurent pas convenablement leurs véhicules. Un meilleur processus pour veiller à ce que la garantie stipulée soit souscrite pourrait être obtenu à l'aide de bases de données et de logiciels permettant d'effectuer rapidement la surveillance et l'application des lois. Plusieurs autorités au Canada lient avec succès l'immatriculation à la preuve d'assurance. L'immatriculation est directement liée à l'assurance, de sorte qu'aucun véhicule non assuré ne puisse être immatriculé.

Recommandation

Le comité recommande que l'assurance des véhicules soit directement liée à leur immatriculation grâce au processus suivant de surveillance et d'application des lois :

- ***imprimer directement l'information relative à l'attestation d'assurance sur le certificat néo-brunswickois d'immatriculation des véhicules, en indiquant clairement que l'annulation de l'assurance entraîne l'annulation de l'immatriculation ;***
- ***élaborer les procédés à l'aide de technologie de l'information fournie par le secteur des affaires électroniques ;***
- ***synchroniser les dates d'échéance et de renouvellement des immatriculations et des assurances ;***
- ***utiliser des autocollants de plaque d'immatriculation comme preuve ;***
- ***obliger ceux et celles qui veulent annuler leur assurance à remettre leurs plaques d'immatriculation.***

INSTITUTION D'UNE PROCÉDURE D'ARBITRAGE

Notre système de justice actuel au Nouveau-Brunswick offre peu d'options au chapitre du règlement des sinistres. Le genre de règlement le plus fréquent, par procès, est fondamentalement conflictuel. Le système, bien qu'il soit efficace dans les cas de blessures graves, se révèle moins efficace dans les cas de petites demandes de règlement. Ces dernières sont définies comme celles qui n'ont pas trait à une blessure grave et où la somme réclamée par la victime ou offerte par l'assureur est inférieure à 50 000 \$. Dans le cadre d'une procédure d'arbitrage, les petites demandes pourraient être réglées sans la participation directe des tribunaux et à la satisfaction de toutes les parties intéressées, soit la victime, l'assureur et le gouvernement.

- La procédure d'arbitrage offre aux victimes un règlement équitable, rapide, moins onéreux, qui cause moins de confusion et moins de stress. Elle leur offre la possibilité d'avoir voix au chapitre et d'attester qu'elles ont bien été victimes d'un accident, peu importe la responsabilité.

- L'arbitrage offre aux compagnies d'assurance une solution de rechange plus rapide et moins coûteuse à un processus habituellement long. Il peut aussi mettre fin à la pratique inopportune de l'industrie qui consiste à payer intégralement les sinistres qui posent des problèmes, ce qui permettrait de lutter contre la fraude et de trancher judicieusement les demandes de règlement que l'industrie trouve sans fondement.
- Pour le gouvernement, la procédure d'arbitrage, encadrée par un ensemble de lignes directrices claires, libérerait les tribunaux et leur permettrait de consacrer leur temps précieux à d'autres affaires.

Le régime d'assurance automobile du Nouveau-Brunswick est un régime hybride qui fournit certaines prestations de base sans égard à la responsabilité mais qui donne un accès presque illimité à des recours en responsabilité civile. Le comité ne souhaite pas l'abandon du régime fondé sur la responsabilité civile, mais il envisage le règlement par arbitrage comme une solution de rechange. Ce mode de règlement serait plus rapide, plus équitable, plus opportun et moins onéreux, ce qui permettrait de verser davantage d'argent aux parties sinistrées, et ce, sans compromettre les droits des victimes en responsabilité civile.

Plusieurs mémoires de gens de loi appuient le principe d'une simplification des modes de règlement des différends. Chacun de ces mémoires a présenté de très bons arguments pour appuyer un système simplifié. Chacun a donné à entendre que l'arbitrage, sous une forme ou une autre, servirait bien toutes les parties.

Toutefois, pour qu'un tel système permette d'atteindre vraiment les objectifs du règlement par arbitrage, il doit lier toutes les parties. Sinon, toute partie non satisfaite d'une décision s'adresserait sans doute aux tribunaux. Une procédure d'arbitrage qui ne serait pas exécutoire créerait simplement un palier additionnel de bureaucratie sans valeur notable.

Un facteur additionnel important est le fait d'éviter les frais d'administration et de justice liés aux sinistres non réglés dans l'année qui suit l'introduction d'une instance. Selon le comité, tout mécanisme d'arbitrage assure également à la victime le droit de faire appel, et les assureurs seraient moins enclins à payer dans le seul souci de parvenir à un règlement. Les prestations versées à la suite d'un arbitrage seraient dirigées vers les personnes sinistrées. Les deux parties pourraient aussi s'entendre sur un arbitrage accéléré si elles souhaitaient parvenir à un règlement plus rapidement.

Il a été suggéré dans plusieurs mémoires que les parties assument à parts égales les frais de l'arbitrage, de sorte que chacune soit intéressée à un règlement rapide et ordonné de l'affaire. L'arbitrage ferait intervenir des juristes, des médecins, des gens du milieu des assurances et des profanes. Un délai d'arbitrage serait prescrit pour la tenue d'une audience et le prononcé d'une sentence.

Comme un intervenant l'a affirmé aux audiences publiques, l'arbitrage constitue un processus simple et direct pour trancher, à un coût moindre, les différends. L'arbitrage permet aussi des règlements rapides, équitables et justes.

Recommandation

Le comité recommande qu'une procédure d'arbitrage soit élaborée pour devenir un précieux moyen au service des personnes sinistrées, des assureurs et du gouvernement. La procédure d'arbitrage est un mécanisme de règlement des différends visant un système complet, obligatoire, exécutoire et quasi judiciaire accessible pour l'ensemble des gens du Nouveau-Brunswick.

Le comité recommande en outre :

- **que la procédure d'arbitrage soit mise sur pied afin d'examiner les pertes financières et non financières dans les cas de sinistres de moins de 50 000 \$;**
- **que la procédure d'arbitrage puisse aussi être utilisée pour des sommes plus élevées, si toutes les parties sont d'accord ;**
- **que la procédure garantisse le droit des victimes d'interjeter appel ;**
- **que la procédure assure un règlement rapide et équitable et réduise les coûts et les frustrations ;**
- **que le Barreau et le ministère de la Justice soient chargés d'élaborer la procédure.**

SENSIBILISATION

Le comité a examiné un certain nombre de mesures qui concernent la sensibilisation du public. Ces mesures visent à rendre les automobilistes plus conscients de leurs responsabilités à l'égard de la sécurité de l'ensemble des conducteurs et conductrices. Des programmes similaires ont été mis à l'essai, avec divers degrés de réussite, par les autorités consultées à titre de modèles de pratiques d'excellence.

Recommandation

Le comité recommande que les programmes et les approches qui suivent fassent partie des nouvelles orientations du gouvernement relativement aux cours de conduite et à la sécurité publique :

- **renforcer le programme de permis gradués ;**
- **instituer des cours de sécurité au volant obligatoires pour tous les nouveaux conducteurs et conductrices ;**
- **rendre obligatoire un examen de la vue par la Direction des véhicules à moteur (ou une preuve de vision suffisante pour conduire fournie par un ou une optométriste titulaire de permis) tous les 10 ans ;**
- **rendre les cours de sécurité au volant obligatoires pour les récidivistes déclarés coupables d'infractions aux articles du Code criminel du Canada portant sur les véhicules ;**
- **renforcer les programmes scolaires de sécurité routière ;**

- **mettre l'accent sur des programmes de sensibilisation visant à prévenir les accidents, les pertes de vie et les blessures.**

SÉCURITÉ DE L'UTILISATION DES ROUTES

Les initiatives visant la sécurité de l'utilisation des routes constituent un facteur important pour rendre plus sécuritaire la circulation au Nouveau-Brunswick. Ces initiatives feront diminuer le nombre et la gravité des accidents ainsi que les demandes de règlement au titre de l'assurance automobile. La sécurité de l'utilisation des routes implique une amélioration des comportements et des attitudes au volant. Le gouvernement du Nouveau-Brunswick favorise la sécurité de l'utilisation des routes grâce à la planification stratégique, à l'élaboration et à la mise en oeuvre d'initiatives de sensibilisation en ce qui a trait à la conduite et aux véhicules.

Le comité a mis en relief deux aspects à cet égard : des facteurs liés à la récidive au titre des dispositions du *Code criminel* du Canada (CCC) relatives à la conduite d'un véhicule et des facteurs concernant l'amélioration matérielle des routes dans la province. Les recommandations du comité relatives à la sécurité de l'utilisation des routes tiennent compte des deux facteurs.

Recommandation

En ce qui concerne les récidivistes qui ont commis des infractions au Code criminel du Canada (CCC) liées à la conduite d'un véhicule, le comité recommande que le gouvernement prenne les mesures suivantes :

- **mettre en place un barème d'amendes progressives ;**
- **retirer les droits de conducteur, avec appel après cinq ans, aux récidivistes auteurs d'infractions au CCC et aux personnes inculpées d'infractions à la législation relative à la conduite avec facultés affaiblies ;**
- **veiller à l'établissement de lignes directrices plus rigoureuses à l'intention des contrevenants en question pour le rétablissement des droits de conducteur.**

Deuxièmement, en ce qui concerne les facteurs ayant trait à l'amélioration matérielle des routes dans la province, le comité recommande ce qui suit :

- **aménager des bandes rugueuses aux intersections importantes et le long des grands axes routiers ;**
- **inclure l'installation de bandes rugueuses dans les initiatives futures de construction routière ;**
- **installer des feux rouges clignotants aux principaux panneaux d'arrêt, auxquels seraient ajoutées des bandes rugueuses à certaines intersections importantes ;**
- **créer, au sein du ministère de la Sécurité publique, une Division de la sécurité routière du Nouveau-Brunswick qui s'inspire des mesures et des procédés qui ont réussi ailleurs.**

F.T.P. N° 1 : Police type d'assurance automobile du Nouveau-Brunswick

Fort des résultats des audiences publiques, des comparaisons de cadres réglementaires et d'une base de connaissances accumulées au fil des recherches, le comité s'est penché sur plusieurs questions concernant la *Police type d'assurance automobile du Nouveau-Brunswick (F.T.P. N° 1)*.

L'assurance est fondée sur le principe du partage des risques. En société, on s'attend généralement à ce que les membres contribuent selon leurs capacités. En assurance, cependant, des demandes de règlement peuvent être faites en dépit de contributions très faibles en proportion. Des personnes ayant le sens des responsabilités doivent prendre sur elles de protéger autrui contre les préjudices qu'elles peuvent causer. Les conducteurs et conductrices néo-brunswickois doivent aussi être conscients des besoins d'autrui. Le comité conclut qu'il serait possible d'améliorer les garanties d'assurance d'une manière qui permette un partage des risques à un coût abordable.

Les recommandations suivantes visent à assurer à tous les gens une garantie convenable ; elles rendront la police type conforme à son objet original. Les changements visent aussi une interprétation plus uniforme de la part des tribunaux.

CHAPITRE A RESPONSABILITÉ CIVILE

Le comité appuie l'idée d'augmenter la garantie en matière de responsabilité civile de manière à tenir compte des frais croissants engagés par les victimes d'accidents.

Recommandation

Le comité recommande que le chapitre A, « Responsabilité civile », soit modifié afin d'indiquer que la garantie prescrite minimale en matière de responsabilité civile passe de 200 000 \$ à 500 000 \$.

CHAPITRE A RENTES INDEMNITAIRES

Le comité appuie l'idée que toute indemnité importante accordée à un tiers devrait servir à protéger les victimes et être utilisée conformément à son objet : protéger la victime du préjudice, lui garantir des soins et répondre à ses besoins dans l'avenir.

Après avoir consulté des gens de loi et reçu leurs conseils, le comité appuie l'idée voulant que les rentes indemnitaires judiciairement allouées procurent une protection aux mineurs, aux victimes de traumatismes crâniens et à d'autres personnes grièvement blessées. Le système des rentes indemnitaires judiciairement allouées permet aussi des services d'assistance judiciaire aux victimes qui ne peuvent plus s'occuper de leur cause elles-mêmes.

Recommandation

Le comité recommande que soient obligatoires les rentes indemnitaires judiciairement allouées dans le cas des mineurs victimes d'accidents d'automobile et des victimes de traumatismes crâniens graves et permanents et dans tout autre cas où les tribunaux le jugent nécessaire.

CHAPITRE B

INDEMNITÉS D'ACCIDENT

CLAUSE 1(2)

FRAIS FUNÉRAIRES

La clause prévoit que des frais funéraires peuvent être engagés jusqu'à concurrence de 2 500 \$ par personne (F.T.P. N° 1, p.2). Ce montant est bas dans la conjoncture économique actuelle. Il pourrait être accru par application de limites plus élevées, moyennant une augmentation minimale des primes, ou par le doublement du montant au titre de la clause sur les frais funéraires.

Recommandation

Le comité recommande que le montant indiqué pour les frais funéraires (F.T.P. N° 1, clause 1(2), frais funéraires) soit doublé.

DIVISION 2

INDEMNITÉS EN CAS DE DÉCÈS ET DE PERTE DE REVENU

Les indemnités actuellement offertes en cas de décès sont basses. Le comité propose qu'il soit envisagé d'offrir, moyennant supplément, des indemnités additionnelles en cas de décès. La pratique, qui a cours ailleurs, s'est avérée, à certains endroits, un ajout intéressant à la police d'assurance automobile.

PARTIE II

PERTE DE REVENU

CLAUSE 2

L'expression « personne non rémunérée qui s'occupe des tâches ménagères » ne reflète plus véritablement l'importance d'un tel rôle dans la structure sociale de la vie familiale ni l'importance, pour la société en général, de la contribution des personnes concernées.

Recommandation

Le comité recommande ce qui suit :

- **que l'expression « personne non rémunérée qui s'occupe des tâches ménagères » soit modifiée afin de refléter l'importance des personnes concernées ;**
- **que le montant de l'indemnité soit modifié afin de refléter l'importance des femmes dans la société et dans leur famille ;**
- **que la période maximale d'indemnisation soit portée à 104 semaines ;**
- **que le montant de l'indemnité soit porté à 125 \$ par semaine ;**
- **qu'une somme additionnelle de 20 \$ par semaine soit prévue pour chaque enfant à charge demeurant encore à la maison.**

INDEMNISATION DES ÉLÈVES

Actuellement, les personnes qui fréquentent un collège technique, une université ou tout autre établissement postsecondaire pour une période d'au moins deux ans ne sont pas convenablement assurées.

Recommandation

Le comité recommande que les élèves qui remplissent les critères de programmes universitaires ou techniques et qui étudient à temps plein aient les mêmes droits et indemnités que les autres personnes employées.

PARTIE II

CLAUSE 3(B)

Les modifications de cette clause élimineront l'ambiguïté relative à l'objet initial de la police. Le comité recommande de préciser cette clause afin que, pour la détermination des prestations de longue durée, l'expression « jusqu'à l'âge de 65 ans » soit prise au pied de la lettre. Dans certains cas, les tribunaux ont statué que, sans une limite d'âge précisément énoncée dans la description de la police, il leur serait permis de supposer qu'ils peuvent à leur appréciation déterminer la période d'indemnisation. Dans certaines situations, les soins médicaux spéciaux peuvent être prolongés. Si les programmes sociaux ordinaires ne permettent pas le traitement habituel, l'assureur doit prendre en charge la poursuite de ce traitement.

Recommandation

Le comité recommande que les prestations soient accordées jusqu'à 65 ans (c'est-à-dire au 65^e anniversaire de naissance), sous réserve des conditions suivantes :

- **prestations hebdomadaires intégrales jusqu'à 65 ans ;**
- **réduction de 50 % des prestations à 65 ans ;**
- **diminution additionnelle à raison de 10 % à chaque anniversaire de naissance jusqu'à 70 ans, âge où cessent toutes les prestations.**

CHAPITRE C

PERTES OU DOMMAGES CAUSÉS À L'AUTOMOBILE ASSURÉE

Le chapitre se rapporte aux dommages causés à l'automobile que son propriétaire a assurée. Les garanties prévues sont les suivantes : tous risques, collision, accident sans collision ni versement et risques déterminés. Ce chapitre n'est pas actuellement obligatoire au Nouveau-Brunswick, et la garantie est laissée au choix.

Chaque régime traite le chapitre en question différemment. Le Nouveau-Brunswick laisse le choix de la garantie à la personne qui souscrit l'assurance. Les franchises normales sont de 250 \$ pour la collision et de 100 \$ pour l'accident sans collision ni versement. Toutefois, la tendance récente est aux franchises plus élevées, ce qui diminue les primes. Une question connexe porte sur la tendance de certaines compagnies à assurer seulement les véhicules qui ont moins de 10 ans. Or, il faudrait préciser que les assureurs ne peuvent refuser de garantir un véhicule, peu importe son âge, s'il a été approuvé après l'inspection annuelle du Nouveau-Brunswick.

Une préoccupation soulevée est le fait que, dans certains cas, diverses compagnies traitent les assurés non responsables comme s'ils avaient fait des demandes de règlement. Certains assureurs utilisent des barèmes de responsabilité en cas d'accident afin de quantifier le degré de responsabilité des titulaires qui demandent des indemnités. En conséquence, ces titulaires sont considérés comme des risques aggravés par certains assureurs, ce qui conduit à un refus du renouvellement ou à une augmentation des primes.

Recommandation

Le comité recommande que la CESP examine la pratique de l'industrie qui consiste à utiliser les barèmes de responsabilité en cas d'accident comme méthode pratique afin de déterminer la responsabilité pour l'application des chapitres A et C et que le recours à cette méthode soit limité.

TARIFICATION TERRITORIALE

Le comité a consacré beaucoup de temps et d'efforts à réunir de l'information et à examiner les options relativement au régime tarifaire territorial en vigueur au Nouveau-Brunswick. Le comité, au cours de ses délibérations, a examiné les meilleures pratiques courantes d'autres autorités, a considéré les origines du régime tarifaire territorial du Nouveau-Brunswick et a envisagé sous divers aspects les conséquences de changements.

Le comité conclut que le régime actuel crée une situation préjudiciable dans des régions de la province où l'accès à l'assurance pose un problème. Le comité se déclare préoccupé, car des régions sont pénalisées plus lourdement que d'autres, et le régime serait plus équitable si les territoires étaient également peuplés.

D'après le recensement de 2001, 729 458 personnes peuplent le Nouveau-Brunswick. Les trois tableaux ci-dessous indiquent la répartition actuelle de la population dans les territoires désignés aux fins de l'assurance.

Territoire 1	Population
Albert	26 749
Charlotte	27 366
Kings	64 208
Saint John	76 407
Westmorland	124 688
Total	319 418
Pourcentage de la population totale du Nouveau-Brunswick	43,8 %

Territoire 2	Population
Carleton	27 184
Kent	31 338
Northumberland	50 817
Queens	11 862
Sunbury	25 766
Victoria	21 176
York	87 212
Total	255 355
Pourcentage de la population totale du Nouveau-Brunswick	35 %

Territoire 3 (anciens territoires 3, 4 et 5)	Population
Gloucester	82 929
Madawaska	35 611
Restigouche	36 134
Total	154 674
Pourcentage de la population totale du Nouveau-Brunswick	21,2 %

Même si une modification des limites territoriales visant à refléter d'une manière plus équitable la répartition de la population ne résoudra peut-être pas immédiatement les problèmes que connaissent les personnes assurées du nord du Nouveau-Brunswick, le comité conclut qu'il faut mener un examen approfondi de la composition géographique et démographique des territoires.

En outre, les analyses des coûts des sinistres déclarés par l'industrie de l'assurance sont aussi révélatrices de l'écart grandissant des coûts entre les territoires. Les trois tableaux suivants indiquent les coûts des sinistres en dollars réels et en pourcentage par territoire pour l'année 2001 (chiffres fournis par le BAC).

Chapitre A	Territoire 1	Territoire 2	Territoire 3
Coût des sinistres par véhicule	515 \$	629 \$	623 \$
Rapport sinistres-primés, chapitre A	116 %	141 %	134 %

Tableau 1 — Coût des sinistres en dollars et en pourcentage par territoire pour 2001

Chapitre B	Territoire 1	Territoire 2	Territoire 3
Coût des sinistres par valeur (indemnités d'accident)	104 \$	117 \$	175 \$
Rapport sinistres-primés, indemnités d'accident	133 %	148 %	194 %

Tableau 2 — Coût des sinistres par montant de la demande de règlement et rapport sinistres-primés en pourcentage pour les indemnités d'accident

Police totale (ensemble des chapitres)	Territoire 1	Territoire 2	Territoire 3
Coût des sinistres par véhicule (toutes les garanties)	795 \$	927 \$	963 \$
Rapport sinistres-primés, toutes les garanties	101 %	115 %	118 %

Tableau 3 — Coût des sinistres par véhicule et rapport sinistres-primés en pourcentage pour toutes les garanties

Le système actuel utilisé au Nouveau-Brunswick pour fixer les limites des territoires n'est pas très clair d'après la *Loi sur les assurances*. Toutefois, aux termes de la loi (paragraphe 75(1)), le bureau du surintendant des assurances délègue la collecte et l'archivage de renseignements statistiques au Bureau d'Assurance du Canada (BAC). En application du paragraphe suivant (75(2)), le BAC établit aussi le plan statistique, qui est une partie obligatoire du rapport annuel du surintendant. Ainsi, le BAC recueille les données et établit les moyennes comparatives des sommes réelles versées par rapport aux revenus produits par les primes perçues chaque année. Les renseignements statistiques sont importants pour déterminer les facteurs qui régissent directement les augmentations et les diminutions des tarifs.

À la suite du décret en conseil 70-162 de 1970, les statistiques compilées n'ont plus fait mention de territoires aux fins du chapitre A (« Responsabilité civile »). Le décret en conseil de 1970 a rendu le chapitre A de la police d'assurance automobile (*F.T.P. N° 1*) obligatoire pour tous les véhicules assurés, et les primes ont été fixées au même tarif partout dans la province.

La question est de savoir si la pratique est juste et équitable pour toutes les régions de la province. Par exemple, le tableau 1 ci-dessus indique que, même si une prime identique est payée dans toutes les régions de la province, le coût des sinistres est différent dans les trois territoires. La tendance est la même pour le chapitre B (« Indemnités d'accident ») de la *F.T.P. N° 1*. Là encore, les sommes réelles versées en indemnités d'accident par demande de règlement varient entre les trois territoires dans une proportion allant jusqu'à 60 %.

Le tableau 3 combine tous les chapitres de la police et indique la différence réelle moyenne entre les sommes versées par véhicule dans les trois territoires ainsi que le rapport sinistres-primés. L'industrie soutient qu'un rapport sinistres-primés d'environ 75 % permet aux cabinets de courtage et aux agences d'atteindre le seuil de rentabilité dans la catégorie de l'assurance automobile.

Recommandation

Le comité recommande un examen immédiat du régime tarifaire territorial. Étant donné que la délimitation de territoires à des fins tarifaires est étroitement liée à la réglementation des tarifs, il est raisonnable de déléguer à la CESP la délimitation des nouveaux territoires tarifaires, y compris la prise en compte des facteurs suivants comme éléments centraux de l'examen.

- **Les modifications du régime tarifaire territorial doivent être soigneusement examinées et mises au point afin de refléter vraiment les coûts des sinistres pour chaque région.**
- **Les territoires doivent être délimités et régis par voie législative, et le décret en conseil 70-162 doit être réécrit afin de tenir compte des modifications du chapitre A de la *F.T.P. N° 1*.**
- **La Commission des entreprises de service public, de concert avec le surintendant des assurances, doit examiner et rajuster la délimitation actuelle des territoires afin de prévoir :**
 - **un découpage démographique équitable,**
 - **des critères et conditions uniformes,**
 - **un traitement égal pour tous les gens du Nouveau-Brunswick.**
- **Conformément au décret en conseil 70-162, les compagnies désireuses de faire des affaires au Nouveau-Brunswick doivent détenir des licences du Nouveau-Brunswick et offrir des services d'assurance dans tous les territoires.**

- **Les lignes directrices en matière d'intégration et de retrait du marché, qui sont énoncées dans les règlements, doivent être réévaluées en vue de contrôler plus rigoureusement la manière dont les compagnies se retirent de la province et le moment où elles le font. Si des compagnies décident de partir, il devrait leur être plus difficile de revenir.**
- **Les compagnies doivent aussi respecter les critères rigoureux d'intégration et de retrait énoncés dans les règlements.**
- **Il faudrait envisager une solution propre au Nouveau-Brunswick.**
- **Une fois que la tarification territoriale aura été redéfinie, il faudra garantir que l'assurance deviendra plus accessible, en particulier dans le nord de la province.**

COMMISSION DES ENTREPRISES DE SERVICE PUBLIC

Le comité conclut que les activités et les responsabilités de la Commission des entreprises de service public ont diminué depuis 1997 en fait de réglementation et de contrôle de l'assurance automobile. Il conclut aussi qu'il faut à tout le moins envisager de revenir au cadre réglementaire d'avant 1997.

Recommandation

Le comité recommande que le cadre réglementaire qui s'appliquait avant 1997 aux activités et aux responsabilités de la Commission des entreprises de service public soit immédiatement rétabli et que l'application de la présente recommandation tienne compte des facteurs suivants :

- **que les compagnies reviennent du système actuel de dépôt et d'application à l'ancien cadre réglementaire ;**
- **que les hausses (ou diminutions) de tarifs pour l'ensemble des territoires soient assujettis à la surveillance et à l'approbation de la CESP conformément aux normes antérieures à 1997 ;**
- **que la modification de la loi soit rétroactive au 1^{er} juillet 2002 ;**
- **que, durant la période de transition, l'industrie agisse de bonne foi et évite d'imposer des augmentations de tarifs ;**
- **que le non-respect du principe de bonne foi (lequel fait partie du contrat d'assurance) donne lieu à une solution législative à effet rétroactif.**

LIGNES DIRECTRICES QUANT À LA SÉLECTION DES RISQUES

Actuellement, les assureurs ne sont pas tenus d'établir des tarifs communs ou d'agir de façon similaire quand ils évaluent certains dossiers ou certains risques. Les compagnies sont exploitées différemment les unes des autres. Dans une économie de marché, cela signifie que chaque compagnie établit ses propres lignes directrices sur la sélection des risques en fonction du genre de risque qu'elle souhaite garantir. Les lignes directrices font alors partie des propositions de tarifs que la compagnie dépose à la CESP. Accepté comme pratique courante depuis 1997, le système de dépôt et d'application assurait d'ordinaire l'existence de marchés pour les risques de tout genre.

Toutefois, il existe certaines normes minimales appropriées à l'industrie de l'assurance.

Recommandation

Le comité recommande que les normes de l'industrie soient réunies dans un ensemble uniforme et cohérent de lignes directrices portées à la connaissance des consommateurs et consommatrices. Ces lignes directrices donneraient notamment suite aux préoccupations relatives aux déchéances de garantie, à l'âge des véhicules, à la façon de traiter les chèques sans provision, à l'attitude de chaque assureur devant l'utilisation occasionnelle des véhicules par des conducteurs et conductrices mineurs, à l'imputabilité de certains sinistres, aux risques dans les marchés intermédiaires et à la tarification appliquée aux personnes âgées. Toutes ces lignes directrices sur la sélection des risques devraient être obligatoires et uniformisées pour les assureurs faisant affaire au Nouveau-Brunswick.

Le comité recommande en outre qu'un recueil de lignes directrices obligatoires minimales relatives à la sélection des risques soit élaboré conjointement par la CESP, le surintendant des assurances et l'industrie pour tous les assureurs désirant faire affaire au Nouveau-Brunswick.

Enfin, le comité recommande que les lignes directrices obligatoires et les autres lignes directrices applicables à chaque assureur soient jointes à toute nouvelle police et qu'elles fassent l'objet de campagnes publicitaires pour mieux en informer les consommateurs et consommatrices.

PROFILS ET PRÉOCCUPATIONS CONNEXES

La discrimination fondée sur l'âge, le lieu de résidence et le sexe en matière de tarifs d'assurance automobile est depuis longtemps une source de préoccupations. Dans un mémoire présenté en avril 1985 au ministre de la Justice du Nouveau-Brunswick, le Bureau d'Assurance du Canada a pris position sur le sujet, comme suit :

Il n'est que justice que les jeunes conducteurs et conductrices, en tant que groupe, paient leur assurance automobile plus cher que les conducteurs et conductrices d'âge mûr et que, au sein de ce groupe, les jeunes hommes paient davantage que les jeunes femmes. Selon le BAC, il serait discriminatoire envers les personnes d'âge mûr et les jeunes femmes de faire payer davantage les personnes d'âge mûr simplement pour alléger les primes des jeunes et, de la même façon, de faire payer les jeunes femmes plus que les jeunes hommes. [Traduction.]

Il faut réexaminer sérieusement les facteurs de discrimination fondés sur l'âge et le sexe pour tous les conducteurs et conductrices et trouver des solutions. Il arrive un moment où les compétences et les aptitudes de conduite de quiconque peuvent commencer à décliner. Les comparaisons de cadres réglementaires ainsi que les témoignages de l'industrie et, en fait, des personnes âgées elles-mêmes indiquent généralement que l'industrie de l'assurance a le droit d'exiger des examens médicaux afin d'évaluer les risques en fonction des compétences et des aptitudes des conducteurs. Inversement, les gens ne doivent pas être pénalisés ni forcés de payer des tarifs exorbitants en raison de l'âge ou du sexe. D'ailleurs, nul ne doit non plus être considéré comme un risque aggravé simplement en raison de son lieu de résidence. Dans le système actuel, des personnes déclarées coupables de conduite avec facultés affaiblies peuvent payer des primes inférieures à celles d'hommes de moins de 25 ans. Un système dans lequel une personne doit payer en prévision de sinistres tenus pour inéluctables est sans doute inéquitable.

Il faut trouver une solution aux incohérences actuelles à propos des questions de l'âge et du sexe. Il n'existe pas de discrimination fondée sur le sexe à l'égard des personnes de 25 ans et plus ; l'industrie ne fait pas non plus de distinction entre les hommes et les femmes de plus de 65 ans. Le comité estime que la pratique qui consiste à exiger des examens médicaux après l'âge de 70 ans est équitable.

Quant aux conducteurs et conductrices d'âge mineur, les gens de l'industrie savent que certains parents aussi bien que de jeunes conducteurs et conductrices trouvent des moyens de contourner le système afin d'assurer les véhicules des jeunes. Cela peut entraîner de très sérieuses conséquences pour les parents dans le cas de graves sinistres.

De telles manipulations font subir des pressions sur l'industrie, ce qui mène à une hausse des coûts des sinistres, des frais de justice et des primes. Ce que certains consommateurs et consommatrices ne comprennent pas facilement, c'est que la police d'assurance automobile est un contrat juridiquement contraignant. Étant donné que le ou la titulaire et l'assureur sont tous deux tenus par le contrat d'agir de bonne foi, la garantie pourrait être invalidée par les tribunaux en cas de déclaration trompeuse.

Recommandation

Le comité recommande que la CESP réexamine la discrimination fondée sur le sexe et sur l'âge (surtout la discrimination fondée sur le sexe dans le cas des conducteurs et conductrices d'âge mineur et la discrimination fondée sur l'âge dans le cas des personnes âgées) et tout autre aspect du profilage des conducteurs et conductrices, afin de supprimer la discrimination, en acceptant généralement comme principe que l'industrie de l'assurance a le droit d'évaluer les risques en fonction des compétences et des aptitudes des conducteurs.

FRAUDE ET LIMITATION DES COÛTS

Le comité ne croit pas que la fraude soit très répandue au Nouveau-Brunswick. La fraude ainsi que la limitation de son coût sont des problèmes internes des compagnies d'assurance. Toutefois, le comité reconnaît que le coût de la fraude est en fin de compte assumé par les consommateurs et consommatrices sous forme de primes plus élevées. Le comité a donc décidé d'inclure un énoncé des questions dont l'industrie devrait s'occuper.

Énoncé sur la fraude

Le comité reconnaît que la fraude préoccupe l'industrie de l'assurance et le public et conclut que certaines des approches suivantes, adoptées ailleurs, produisent les résultats désirés. Il s'agit de :

- **mettre en place une base de données sur les demandes de règlement fausses ou exagérées et y donner accès ;**
- **surveiller les demandes de règlement insignifiantes ;**
- **accroître la coopération interprovinciale ;**
- **proportionner les sanctions aux fraudes ;**
- **créer des dépôts de véhicules accidentés ;**
- **mettre en place un système de vérification des reçus fournis pour les réparations des véhicules ;**
- **mettre sur pied des programmes de publicité antifraude.**

Énoncé sur la limitation des coûts

Le comité reconnaît que la limitation des coûts est d'une importance primordiale pour l'industrie et pour les consommateurs et consommatrices. Toutefois, les questions soulevées au cours des délibérations du comité ont fait porter l'attention sur certains domaines où l'industrie pourrait rehausser son image de marque à la faveur d'une plus grande transparence. Ces domaines comprennent :

- **la reddition de comptes sur les frais d'exploitation ;**
- **des rajustements raisonnables des primes ;**
- **une gestion plus rigoureuse des demandes de règlement.**

ANNEXE A : RECOMMANDATIONS

- 1. Le comité recommande que la question [des panneaux publicitaires] soit renvoyée au Barreau pour étudier la pertinence et la légitimité de la publicité.**
- 2. Le comité recommande que le télémarketing en assurance soit exercé en vertu de licences plus rigoureuses et soit réglementé plus strictement et que le bureau du surintendant s'occupe de l'application des règlements relatifs au télémarketing en assurance.**
- 3. Le comité recommande que la CESP assure la présence et la croissance continues de marchés intermédiaires en prenant des décisions rapides sur les tarifs déposés par la Facility Association.**
- 4. Le comité recommande qu'un effort concerté entre le bureau du surintendant des assurances et la Commission des entreprises de service public soit mené pour traiter, surveiller et gérer l'assurance automobile, afin qu'il soit absolument certain que le gouvernement est bien informé et pleinement au courant des nouveaux enjeux.**

Le comité recommande en outre la révision et la modification de la mission et des attributions du bureau du surintendant afin qu'elles cadrent avec les recommandations du présent rapport.

- 5. Le comité recommande que soient adoptées des mesures législatives prévoyant un poste à temps plein de protecteur des consommateurs et consommatrices, nommé par le gouvernement pour intervenir aux audiences de la CESP sur les tarifs, et que les frais soient payés par la commission et pris en charge par l'industrie sous forme de cotisations.**
- 6. Le comité recommande que l'assurance des véhicules soit directement liée à leur immatriculation grâce au processus suivant de surveillance et d'application des lois :**
 - imprimer directement l'information relative à l'attestation d'assurance sur le certificat néo-brunswickois d'immatriculation des véhicules, en indiquant clairement que l'annulation de l'assurance entraîne l'annulation de l'immatriculation ;**
 - élaborer les procédés à l'aide de technologie de l'information fournie par le secteur des affaires électroniques ;**
 - synchroniser les dates d'échéance et de renouvellement des immatriculations et des assurances ;**
 - utiliser des autocollants de plaque d'immatriculation comme preuve ;**

- **obliger ceux et celles qui veulent annuler leur assurance à remettre leurs plaques d'immatriculation.**
- 7. **Le comité recommande qu'une procédure d'arbitrage soit élaborée pour devenir un précieux moyen au service des personnes sinistrées, des assureurs et du gouvernement. La procédure d'arbitrage est un mécanisme de règlement des différends visant un système complet, obligatoire, exécutoire et quasi judiciaire accessible pour l'ensemble des gens du Nouveau-Brunswick.**

Le comité recommande en outre :

- **que la procédure d'arbitrage soit mise sur pied afin d'examiner les pertes financières et non financières dans les cas de sinistres de moins de 50 000 \$;**
- **que la procédure d'arbitrage puisse aussi être utilisée pour des sommes plus élevées, si toutes les parties sont d'accord ;**
- **que la procédure garantisse le droit des victimes d'interjeter appel ;**
- **que la procédure assure un règlement rapide et équitable et réduise les coûts et les frustrations ;**
- **que le Barreau et le ministère de la Justice soient chargés d'élaborer la procédure.**
- 8. **Le comité recommande que les programmes et les approches qui suivent fassent partie des nouvelles orientations du gouvernement relativement aux cours de conduite et à la sécurité publique :**
 - **renforcer le programme de permis gradués ;**
 - **instituer des cours de sécurité au volant obligatoires pour tous les nouveaux conducteurs et conductrices ;**
 - **rendre obligatoire un examen de la vue par la Direction des véhicules à moteur (ou une preuve de vision suffisante pour conduire fournie par un ou une optométriste titulaire de permis) tous les 10 ans ;**
 - **rendre les cours de sécurité au volant obligatoires pour les récidivistes déclarés coupables d'infractions aux articles du Code criminel du Canada portant sur les véhicules ;**
 - **renforcer les programmes scolaires de sécurité routière ;**
 - **mettre l'accent sur des programmes de sensibilisation visant à prévenir les accidents, les pertes de vie et les blessures.**

- 9. En ce qui concerne les récidivistes qui ont commis des infractions au Code criminel du Canada (CCC) liées à la conduite d'un véhicule, le comité recommande que le gouvernement prenne les mesures suivantes :**
- **mettre en place un barème d'amendes progressives ;**
 - **retirer les droits de conducteur, avec appel après cinq ans, aux récidivistes auteurs d'infractions au CCC et aux personnes inculpées d'infractions à la législation relative à la conduite avec facultés affaiblies ;**
 - **veiller à l'établissement de lignes directrices plus rigoureuses à l'intention des contrevenants en question pour le rétablissement des droits de conducteur.**

Deuxièmement, en ce qui concerne les facteurs ayant trait à l'amélioration matérielle des routes dans la province, le comité recommande ce qui suit :

- **aménager des bandes rugueuses aux intersections importantes et le long des grands axes routiers ;**
- **inclure l'installation de bandes rugueuses dans les initiatives futures de construction routière ;**
- **installer des feux rouges clignotants aux principaux panneaux d'arrêt, auxquels seraient ajoutées des bandes rugueuses à certaines intersections importantes ;**
- **créer, au sein du ministère de la Sécurité publique, une Division de la sécurité routière du Nouveau-Brunswick qui s'inspire des mesures et des procédés qui ont réussi ailleurs.**

Les six recommandations suivantes visent la Police type d'assurance automobile (F.T.P. N° 1) du Nouveau-Brunswick :

10.1 Le comité recommande que le chapitre A, « Responsabilité civile », soit modifié afin d'indiquer que la garantie prescrite minimale en matière de responsabilité civile passe de 200 000 \$ à 500 000 \$.

10.2 Le comité recommande que soient obligatoires les rentes indemnitaires judiciairement allouées dans le cas des mineurs victimes d'accidents d'automobile et des victimes de traumatismes crâniens graves et permanents et dans tout autre cas où les tribunaux le jugent nécessaire.

10.3 Le comité recommande que le montant indiqué pour les frais funéraires (F.T.P. N° 1, clause 1(2), frais funéraires) soit doublé.

10.4 Le comité recommande ce qui suit :

- **que l'expression « personne non rémunérée qui s'occupe des tâches ménagères » soit modifiée afin de refléter l'importance des personnes concernées ;**

- **que le montant de l'indemnité soit modifié afin de refléter l'importance des femmes dans la société et dans leur famille ;**
 - **que la période maximale d'indemnisation soit portée à 104 semaines ;**
 - **que le montant de l'indemnité soit porté à 125 \$ par semaine ;**
 - **qu'une somme additionnelle de 20 \$ par semaine soit prévue pour chaque enfant à charge demeurant encore à la maison.**
- 10.5 Le comité recommande que les élèves qui remplissent les critères de programmes universitaires ou techniques et qui étudient à temps plein aient les mêmes droits et indemnités que les autres personnes employées.**
- 10.6 Le comité recommande que les prestations soient accordées jusqu'à 65 ans (c'est-à-dire au 65^e anniversaire de naissance), sous réserve des conditions suivantes :**
- **prestations hebdomadaires intégrales jusqu'à 65 ans ;**
 - **réduction de 50 % des prestations à 65 ans ;**
 - **diminution additionnelle à raison de 10 % à chaque anniversaire de naissance jusqu'à 70 ans, âge où cessent toutes les prestations.**
- 11. Le comité recommande que la CESP examine la pratique de l'industrie qui consiste à utiliser les barèmes de responsabilité en cas d'accident comme méthode pratique afin de déterminer la responsabilité pour l'application des chapitres A et C et que le recours à cette méthode soit limité.**
- 12. Le comité recommande un examen immédiat du régime tarifaire territorial. Étant donné que la délimitation de territoires à des fins tarifaires est étroitement liée à la réglementation des tarifs, il est raisonnable de déléguer à la CESP la délimitation des nouveaux territoires tarifaires, y compris la prise en compte des facteurs suivants comme éléments centraux de l'examen.**
- **Les modifications du régime tarifaire territorial doivent être soigneusement examinées et mises au point afin de refléter vraiment les coûts des sinistres pour chaque région.**
 - **Les territoires doivent être délimités et régis par voie législative, et le décret en conseil 70-162 doit être réécrit afin de tenir compte des modifications du chapitre A de la F.T.P. N° 1.**

- **La Commission des entreprises de service public, de concert avec le surintendant des assurances, doit examiner et rajuster la délimitation actuelle des territoires afin de prévoir :**
 - **un découpage démographique équitable,**
 - **des critères et conditions uniformes,**
 - **un traitement égal pour tous les gens du Nouveau-Brunswick.**
 - **Conformément au décret en conseil 70-162, les compagnies désireuses de faire des affaires au Nouveau-Brunswick doivent détenir des licences du Nouveau-Brunswick et offrir des services d'assurance dans tous les territoires.**
 - **Les lignes directrices en matière d'intégration et de retrait du marché, qui sont énoncées dans les règlements, doivent être réévaluées en vue de contrôler plus rigoureusement la manière dont les compagnies se retirent de la province et le moment où elles le font. Si des compagnies décident de partir, il devrait leur être plus difficile de revenir.**
 - **Les compagnies doivent aussi respecter les critères rigoureux d'intégration et de retrait énoncés dans les règlements.**
 - **Il faudrait envisager comme option une solution propre au Nouveau-Brunswick.**
 - **Une fois que la tarification territoriale aura été redéfinie, il faudra garantir que l'assurance deviendra plus accessible, en particulier dans le nord de la province.**
- 13. Le comité recommande que le cadre réglementaire qui s'appliquait avant 1997 aux activités et aux responsabilités de la Commission des entreprises de service public soit immédiatement rétabli et que l'application de la présente recommandation tienne compte des facteurs suivants :**
- **que les compagnies reviennent du système actuel de dépôt et d'application à l'ancien cadre réglementaire ;**
 - **que les hausses (ou diminutions) de tarifs pour l'ensemble des territoires soient assujettis à la surveillance et à l'approbation de la CESP conformément aux normes antérieures à 1997 ;**
 - **que la modification de la loi soit rétroactive au 1^{er} juillet 2002 ;**
 - **que, durant la période de transition, l'industrie agisse de bonne foi et évite d'imposer des augmentations de tarifs ;**

- **que le non-respect du principe de bonne foi (lequel fait partie du contrat d'assurance) donne lieu à une solution législative à effet rétroactif.**
- 14. Le comité recommande que les normes de l'industrie soient réunies dans un ensemble uniforme et cohérent de lignes directrices portées à la connaissance des consommateurs et consommatrices. Ces lignes directrices donneraient notamment suite aux préoccupations relatives aux déchéances de garantie, à l'âge des véhicules, à la façon de traiter les chèques sans provision, à l'attitude de chaque assureur devant l'utilisation occasionnelle des véhicules par des conducteurs et conductrices mineurs, à l'imputabilité de certains sinistres, aux risques dans les marchés intermédiaires et à la tarification appliquée aux personnes âgées. Toutes ces lignes directrices sur la sélection des risques devraient être obligatoires et uniformisées pour les assureurs faisant affaire au Nouveau-Brunswick.**

Le comité recommande en outre qu'un recueil de lignes directrices obligatoires minimales relatives à la sélection des risques soit élaboré conjointement par la CESP, le surintendant des assurances et l'industrie pour tous les assureurs désirant faire affaire au Nouveau-Brunswick.

Enfin, le comité recommande que les lignes directrices obligatoires et les autres lignes directrices applicables à chaque assureur soient jointes à toute nouvelle police et qu'elles fassent l'objet de campagnes publicitaires pour mieux en informer les consommateurs et consommatrices.

- 15. Le comité recommande que la CESP réexamine la discrimination fondée sur le sexe et sur l'âge (surtout la discrimination fondée sur le sexe dans le cas des conducteurs et conductrices d'âge mineur et la discrimination fondée sur l'âge dans le cas des personnes âgées) et tout autre aspect du profilage des conducteurs et conductrices, afin de supprimer la discrimination, en acceptant généralement comme principe que l'industrie de l'assurance a le droit d'évaluer les risques en fonction des compétences et des aptitudes des conducteurs.**

16. Énoncé sur la fraude

Le comité reconnaît que la fraude préoccupe l'industrie de l'assurance et le public et conclut que certaines des approches suivantes, adoptées ailleurs, produisent les résultats désirés. Il s'agit de :

- **mettre en place une base de données sur les demandes de règlement fausses ou exagérées et y donner accès ;**
- **surveiller les demandes de règlement insignifiantes ;**
- **accroître la coopération interprovinciale ;**

- **proportionner les sanctions aux fraudes ;**
- **créer des dépôts de véhicules accidentés ;**
- **mettre en place un système de vérification des reçus fournis pour les réparations des véhicules ;**
- **mettre sur pied des programmes de publicité antifraude.**

17. Énoncé sur la limitation des coûts

Le comité reconnaît que la limitation des coûts est d'une importance primordiale pour l'industrie et pour les consommateurs et consommatrices. Toutefois, les questions soulevées au cours des délibérations du comité ont fait porter l'attention sur certains domaines où l'industrie pourrait rehausser son image de marque à la faveur d'une plus grande transparence. Ces domaines comprennent :

- **la reddition de comptes sur les frais d'exploitation ;**
- **des rajustements raisonnables des primes ;**
- **une gestion plus rigoureuse des demandes de règlement.**

ANNEXE B : MOTION 52

Dispense d'avis ayant été accordée avec le consentement de la Chambre, l'hon. M. Green, appuyé par l'hon. M. Lord, propose ce qui suit (motion 52) :

attendu que les consommateurs et consommatrices du Nouveau-Brunswick subissent des hausses des tarifs d'assurance des voitures particulières ;

attendu que le choix et l'accès en matière d'assurance des voitures particulières peuvent être restreints pour des consommateurs et consommatrices du Nouveau-Brunswick ;

attendu que d'autres provinces qui connaissent actuellement des hausses des tarifs d'assurance automobile et des restrictions sur l'accès à l'assurance automobile lancent des études pour déterminer s'il convient de modifier leurs régimes actuels d'assurance automobile ;

attendu que le gouvernement croit qu'il est essentiel que les consommateurs et consommatrices, leurs associations, les assureurs, les organismes de réglementation et les associations professionnelles au Nouveau-Brunswick aient la possibilité de faire part à la Chambre de leurs points de vue, préoccupations et propositions à l'égard des améliorations possibles en matière d'assurance des voitures particulières ;

attendu que le gouvernement tient à ce que toute déficience de la réglementation actuellement appliquée à l'assurance des voitures particulières soit convenablement délimitée avant de formuler des propositions de réforme législative ;

qu'il soit résolu que la Chambre constitue un Comité spécial de l'assurance des voitures particulières, chargé de faire enquête et rapport sur l'état de l'accès à l'assurance des voitures particulières et des primes de cette assurance au Nouveau-Brunswick, de formuler des recommandations sur les modifications législatives ou réglementaires que le gouvernement pourrait envisager afin d'améliorer le système actuel et d'étudier en particulier les questions suivantes, entre autres :

- les types de régimes d'assurance automobile ailleurs au Canada et leur efficacité ;
- la possibilité de réalisation, l'efficacité et l'utilité d'un système d'assurance automobile sans égard à la responsabilité au Nouveau-Brunswick ;
- les possibilités d'améliorer le système actuel, fondé sur la responsabilité civile ;
- l'opportunité de modifier l'actuel régime tarifaire territorial d'assurance automobile ;
- l'opportunité de modifier le rôle de la Commission des entreprises de service public dans la réglementation des tarifs d'assurance automobile ;

que le comité spécial fasse rapport à la Chambre au plus tard le 15 juillet 2002, rapport qui, si l'Assemblée législative est ajournée ou prorogée, peut être rendu public par le dépôt d'un exemplaire au bureau du greffier de l'Assemblée législative puis, après la rentrée parlementaire, est présenté à l'Assemblée législative par la présidence du comité ;

que le comité spécial soit composé de M. Stiles, de M. Dubé, de M. Bernard, de M. Holder, de M. Forbes, de M^{me} Keddy, de M. Kinney, de M. Alward, de M. McGraw, de M. Richard, de M. S. Graham, de M. Lee et de M^{me} Weir.

ANNEXE C : THÈMES DES MÉMOIRES, DES EXPOSÉS, DES INTERVENTIONS ET DES CONSULTATIONS

Certaines préoccupations et recommandations communes se sont dégagées des audiences publiques et des mémoires soumis à l'étude du comité. Voici la liste des 28 sujets de préoccupation évoqués le plus souvent, indiquant la question, la fréquence et l'association :

Surveillance et pénalisation des conducteurs et conductrices sans assurance : 2 (Adair, Association des courtiers)

Réduction des impôts et des frais de l'industrie : 1 (BAC)

Améliorations en matière de sécurité routière : 7 (Adair, Angers, Barreau canadien, Coalition du Nouveau-Brunswick, King, Barreau du Nouveau-Brunswick, Fédération des citoyens aînés)

Amélioration de la formation en matière de sécurité sur divers plans, auprès du public et dans les écoles : 8 (Adair, Angers, St. Onge, Barreau canadien, Coalition du Nouveau-Brunswick, King, Barreau du Nouveau-Brunswick, Conseil des citoyens aînés)

Évitement des approches sans égard à la responsabilité qui limitent les règlements : 4 (Adair, Coalition du Nouveau-Brunswick, comité des Timbres de Pâques, Barreau du Nouveau-Brunswick)

Mise en oeuvre d'approches sans égard à la responsabilité : 5 (Association des retraités du CN, Riverview Vets, Conseil des citoyens aînés, United Insurance Co.)

Protection des victimes : 5 (Adair, Coalition du Nouveau-Brunswick, comité des Timbres de Pâques, Barreau du Nouveau-Brunswick, Conseil sur la condition de la femme)

Modification du système de délivrance des permis de conduire : 5 (Adair, St. Onge, Association des courtiers, Fédération des citoyens aînés, United Insurance Co.)

Création d'une commission des petites demandes de règlement : 3 (Adair, Barreau canadien, Coalition du Nouveau-Brunswick)

Suggestion relative au règlement extrajudiciaire des différends : 1 (Murphy)

Concentration sur l'application des lois sur la vitesse et les ceintures de sécurité : 6 (Adair, Angers, Nicholson, CESP, St. Onge, Barreau canadien)

Renforcement général de l'application des lois : 6 (Adair, Barreau canadien, Boyd, Coalition du Nouveau-Brunswick, King, Palmer)

Hausse de la garantie obligatoire minimale : 1 (Adair)

Lutte contre la fraude : 6 (Adair, Boyd, Barreau canadien, Coalition du Nouveau-Brunswick, BAC, Fédération des citoyens aînés)

Insistance sur l'usage du numéro d'identification des véhicules : 3 (Adair, Barreau canadien, Coalition du Nouveau-Brunswick)

Fixation de plafonds pour les demandes de règlement : 5 (Association des courtiers du Nouveau-Brunswick, BAC, Palmer, Fédération des citoyens âgés, United Insurance Co.)

Harmonisation des régimes d'assurance dans les provinces de l'Atlantique : 1 (Adair)

Changements territoriaux : 2 (Association des courtiers du Nouveau-Brunswick, United Insurance Co.)

Examens des aptitudes de conduite : 4 (St. Onge, Barreau canadien, Boyd, Fédération des citoyens âgés)

Contrôle gouvernemental des tarifs et des pratiques des compagnies : 8 (O'Reilly, Barreau canadien, Coalition du Nouveau-Brunswick, Facility Association, Conseil des citoyens âgés, Fédération des citoyens âgés, Conseil sur la condition de la femme, United Insurance Co.)

Élimination de la discrimination : 4 (Association acadienne, Association des retraités du CN, Riverview Vets, Conseil des citoyens âgés)

Amélioration de la gestion des demandes de règlement : 4 (Co-operators, Boyd, Barreau du Nouveau-Brunswick, Fédération des citoyens âgés)

Imposition d'un avenant sur les rentes indemnitaires : 1 (Barreau canadien)

Application de l'interdépendance de l'immatriculation et de l'assurance : 2 (Barreau canadien, Boyd)

Interdiction de l'utilisation d'un téléphone cellulaire au volant : 1 (Barreau canadien)

Accès à l'information sur l'assurance : 2 (Barreau canadien, Conseil des citoyens âgés)

Récompenses pour les bons conducteurs et conductrices : 2 (comité des Timbres de Pâques, Fédération des citoyens âgés)

Inspection plus rigoureuse de tous les véhicules : 1 (Boyd)

Modifications en matière de responsabilité civile : 4 (Co-operators, Palmer, Conseil sur la condition de la femme, United Insurance Co.)

ANNEXE D : MÉMOIRES ET EXPOSÉS

Exposés aux séances d'information du comité

Association des courtiers d'assurances du
Nouveau-Brunswick

Bureau d'Assurance du Canada

Coalition des consommateurs du Nouveau-
Brunswick

Commission des entreprises de service public
du Nouveau-Brunswick

Commission des services financiers de
l'Ontario

Compagnie d'assurances Co-operators

Facility Association

Pelly, Brian G., F.I.C.A., F.C.A.S.

Société d'assurance publique du Manitoba

State Farm

Surintendant des assurances du Nouveau-
Brunswick

Exposés aux audiences publiques

Adair, Gordon

Angers, Jean-Claude, c.r.

Association des aînées et aînés francophones
du Nouveau-Brunswick

Association des assureurs du Nord-Ouest

Association des massothérapeutes du
Nouveau-Brunswick

Association des retraités du CN,
Conseil 1

Association du Barreau canadien, Comité de
réforme en matière de responsabilité civile

Atlantic Provinces Trial Lawyers Association

Atlantic Provinces Trucking Association

Barreau du Nouveau-Brunswick

Béland, Gérard

Bélanger, Bertrand

Bernier, Lucien

Brain Injury Association of New Brunswick

Briggs, Heather

Carson, Paulette

Chambre de commerce du Grand Caraquet

Clifford, Charlene, au nom de Clifford,
Lenwood

Conseil consultatif sur la condition de la
femme au Nouveau-Brunswick

Conseil des citoyen(ne)s aîné(e)s du
Nouveau-Brunswick

Coulton, Linda

Crockwell, Francis

Dagley, Gerald

Delaney, Terry

Dumais, Dr Richard

Fédération canadienne de l'entreprise
indépendante

Fédération des citoyens aînés du Nouveau-
Brunswick

Fédération du travail du Nouveau-Brunswick,
conseil de direction

Gorlick, Barry

Grimmer, Sheila

Hondas, James

King, Danny

LeBlanc, Mark

Mahoney, Bill

McNeely, Jean

Murphy, Michael B.

O'Reilly, Patrick et Carolyn

Ouellette, Anne-Marie

Pendergast, Edward

Pictou, Hector

Porter, Dr Ken

Riverview Vets & Armed Forces Association

Safety Group

Seudath, Roderick

Terry, Lorrie

Thomas, Calixte

Thompson Franklin, JoAnne

Timbres de Pâques Marche des dix sous du
Nouveau-Brunswick

United Insurance Co.

Vickery, John

Welch, Mel

Mémoires déposés

Aalund, Andrew P.

Allen, Richard

Association progressiste-conservatrice de
Saint John Champlain

Bourque, Charline

Catalano, Angelina

Chambre de Commerce de Saint-François
Inc.

Charette, Alda, Michel et Claude

Conseil du Premier ministre sur la condition
des personnes handicapées

Dickson, Blair B.K.

Frost, Deborah

Gendron, Denis

Hackett, Lloyd

Independent Professional Glass Association
Inc.

Lacoste, Linda

LeBlanc, Yvon

Leckey, J.R., M.D., F.R.C.P.C.,
directeur médical, Centre de réadaptation
Stan Cassidy

Losier, Paul

MacPhee, Al et amis

Melanson, Eric

New Brunswick Private Practitioners of
Physiotherapy

Nickerson, Anne

Pineau, Nicole

Risk and Insurance Management Society, Inc.

Simpson, Annie et Royce

Somers, Helen C.

Squarebriggs, Mary-Ellen

Steeves, L.H.

T.E. Hughes Claims Consulting Inc.

Thériault, Isabelle

Whalen, Shelley

Williams, Ed

Yerxa, William J.

ANNEXE E : INFORMATION DE BASE ET GLOSSAIRE

L'annexe E comprend un aperçu de l'assurance automobile dans certaines provinces canadiennes et un petit glossaire de l'industrie de l'assurance. Ce glossaire aidera les lecteurs et lectrices à se familiariser avec la terminologie utilisée au cours des audiences et des consultations.

Assurance automobile dans les provinces

L'assurance automobile n'est pas la même dans toutes les provinces. L'Alberta, l'Ontario et les provinces de l'Atlantique prévoient la garantie dans une *Police type d'assurance automobile (Formule de propriétaire) [F.T.P. N° 1]*, à laquelle s'ajoutent des formules d'avenant types pour modifier la garantie de base.

La Colombie-Britannique, la Saskatchewan et le Manitoba ont des régimes gouvernementaux d'assurances. Les assureurs privés sont autorisés à fournir des garanties additionnelles qui améliorent des éléments de l'assurance. Ces garanties facultatives d'assurance collision ou d'assurance tous risques font l'objet de polices distinctes des régimes provinciaux.

Le Québec est doté d'un régime qui maintient un monopole sur la garantie des préjudices corporels résultant d'accidents survenus dans cette province. Il est possible de souscrire d'autres garanties auprès d'assureurs privés.

Les régimes d'assurance sans égard à la responsabilité visent principalement à fournir des prestations aux personnes blessées dans des accidents d'automobile, quelle que soit la faute qui a causé ces accidents. Le Manitoba et le Québec utilisent des régimes intégralement sans égard à la responsabilité. Ces régimes abolissent le droit d'intenter des poursuites contre les conducteurs et conductrices qui ont causé des blessures ou la mort. L'indemnisation est réclamée aux propres assureurs des victimes.

L'Ontario utilise des critères préliminaires permettant de déterminer si des poursuites contre les personnes responsables peuvent être engagées. Les critères préliminaires peuvent être un montant déterminé ou être fonction de la gravité des blessures. Une victime ne peut intenter des poursuites pour douleur et souffrances que si les critères sont respectés. En application du régime, des poursuites peuvent être autorisées en cas de décès, de préjudice esthétique grave ou de déficience grave d'une fonction corporelle ou psychique importante.

La Saskatchewan utilise un régime modifié d'assurance sans égard à la responsabilité selon lequel sont permises, en cas de blessure ou de décès, les demandes d'indemnisation auprès des assureurs, mais des poursuites pour préjudice financier peuvent être engagées contre la partie responsable si les sommes versées par l'assureur sont insuffisantes. Le montant fixé actuellement est de 50 000 \$ par an.

Les provinces qui possèdent des régimes gouvernementaux d'assurance automobile subordonnent la souscription à deux conditions ; l'une est la preuve d'immatriculation, et l'autre est la preuve d'assurance.

Lignes directrices quant à la sélection des risques

Les compagnies d'assurance établissent des lignes directrices afin d'évaluer les risques d'une police. Le public trouve souvent controversées les lignes directrices qui tiennent compte de l'âge, du sexe et du territoire de résidence.

Conformément aux lignes directrices, il faut inclure certains renseignements dans une demande d'assurance, tels que les nom et adresse, la durée de la police ainsi que les détails du véhicule et ceux de l'assurance que la personne veut obtenir. Il faut dresser une liste de tous les conducteurs et conductrices du véhicule et indiquer toute déficience physique ou mentale qui pourrait accroître le risque. Il faut aussi les détails du dossier de conduite, de l'état du permis et des antécédents en fait de paiements et de demandes de règlement. Les lignes directrices exigent souvent de tenir compte de l'utilisation prévue du véhicule, de la preuve de propriété et de tout avis de fraude. D'autres renseignements peuvent être exigés.

Glossaire de l'industrie

La terminologie de l'assurance est souvent technique. Voici un petit glossaire de termes utilisés fréquemment. Certains termes sont juridiques tandis que d'autres sont simplement descriptifs.

assurance multirisque

Parfois appelée assurance I.A.R.D., désigne les polices autres que les polices d'assurance sur la vie.

autres assurés

Autres personnes désignées comme assurées au titre de la police. L'expression « autres créanciers » désigne d'autres parties (souvent une banque, une caisse populaire ou société de crédit-bail) qui ont un intérêt financier dans le bien ou le véhicule.

avenant

Tout document joint à la police en vue de la modifier. Il s'agit de la formule type d'avenant (F.T.A.) dans le langage de l'assurance automobile.

clause de franchise

Partie de la police selon laquelle le ou la titulaire assume une part des pertes. Les franchises servent à contenir les primes et permettent de ne pas perdre de temps sur des petites demandes de règlement. En général, plus la franchise est élevée, moins les primes sont élevées.

contrat de réassurance

Couvre l'assureur dans les cas où le sinistre dépasse sa capacité de payer. C'est une assurance contre les pertes financières que pourrait subir l'assureur. Les compagnies sont tenues de conclure des contrats de réassurance pour faire des affaires au Canada. La réassurance ne protège pas la personne assurée mais seulement l'assureur.

cumul de prestations

Ajout des prestations accordées en vertu d'un certain chapitre de la police aux prestations accordées en vertu d'un autre chapitre.

droit de la responsabilité civile (délictuelle)

Le droit de la responsabilité civile traite des préjudices de nature privée ou civile, autres que la rupture de contrat, pour lesquels une réparation peut être obtenue au moyen de poursuites en dommages-intérêts.

marché

Les compagnies d'assurance sont, en tant que groupe, parfois appelées « le marché ». Le marché est divisé en trois : marché volontaire, marché des risques modifiés (ou marché intermédiaire) et marché secondaire (Facility Association).

première partie, deuxième partie et tiers

La première partie est la personne assurée au titre d'une police. Le tiers est la personne qui fait une demande d'indemnisation à la deuxième partie, c'est-à-dire à l'assureur, la compagnie qui garantit le risque.

prime acquise

Portion de la prime qui correspond à la durée courue par un risque. Puisque les primes sont versées à l'avance, l'assureur est réputé avoir réalisé la prime sur le risque pour la période correspondante.

rapport sinistres-primés

Expression financière dont se sert l'industrie pour déterminer les coûts des indemnités versées comparativement aux primes perçues. Le rapport est exprimé en pourcentage. L'industrie considère le taux de 72,5 % comme le seuil de rentabilité.

règle proportionnelle

Clause de la police qui permet au ou à la titulaire d'acheter des assurances pour une somme proportionnelle de la valeur des biens ou du risque à garantir. Les assureurs exigent en général 80 % de la valeur totale des biens à assurer. Selon la règle proportionnelle, en cas de sinistre, le ou la titulaire de la police assume une part des dommages proportionnellement au 20 % d'insuffisance d'assurance.

responsabilité

Niveau de l'obligation légale, l'étendue de la garantie contre des sinistres précis. La responsabilité est établie par les tribunaux. La police de responsabilité civile vise uniquement les dommages causés à des tiers.

risque subjectif

Expression utilisée pour désigner la possibilité d'un sinistre lié au comportement de la personne garantie (par exemple antécédents en matière criminelle ou civile qui augmenteraient le risque).

surintendant des assurances

Au Nouveau-Brunswick, personne dont le bureau reçoit des fonds de l'industrie et qui est chargée de l'application de la *Loi sur les assurances* de la province, de la surveillance des conditions des contrats d'assurance, de la délivrance des licences à tous les assureurs du Nouveau-Brunswick, de la délivrance des licences aux agents et aux courtiers, du contrôle de ces licences et de la surveillance de la solvabilité des assureurs titulaires de licence de la province.

système de tarification CLEAR

Le système de tarification maintenant appelé CLEAR est le regroupement, selon la sinistralité canadienne et par l'industrie de l'assurance, des véhicules en diverses catégories. Les courtiers utilisent ce système lorsqu'ils calculent la prime exigée pour l'assurance collision et l'assurance tous risques en fonction du véhicule et du conducteur ou de la conductrice. Le système CLEAR est une norme de l'industrie.

Par exemple, des crédits (habituellement appelés « étoiles ») pour chaque année de conduite prudente font partie du calcul. Ainsi, un conducteur de 17 ans qui a suivi un cours de conduite reconnu serait classé dans la catégorie 10(3) - 10(3). Une prime est calculée à l'aide de l'information sur le groupe de tarification propre au type de véhicule en question.

Une personne de plus de 25 ans qui parcourt plus de 30 km pour se rendre à son travail et dont le dossier de conduite est vierge pourrait être classée dans la catégorie 03(6) - 03(6), tout crédit applicable étant ensuite soustrait.

La tarification CLEAR est détaillée. Le tableau suivant comprend des exemples de classes :

CATÉGORIE	PAR ÂGE	CLASSE
Conducteurs	16, 17 et 18 ans	10
	19 et 20 ans	11
	21 et 22 ans	12
	23 et 24 ans	13
	25 ans et plus	01

CATÉGORIE	PAR ÂGE	CLASSE
Conductrices	De 16 à 21 ans	18
	De 21 à 25 ans	19
	25 ans et plus	01

CATÉGORIE	PAR ÂGE	CLASSE
Conducteurs mariés	Moins de 21 ans	08
	De 21 à 25 ans	09

CATÉGORIE	UTILISATION DU VÉHICULE	CLASSE
Conducteurs et conductrices de 25 ans et plus	Agrément seulement	01
	Pour se rendre au travail à moins d'une certaine distance	02
	Pour se rendre au travail à plus d'une certaine distance (30 km)	03
	Pour se rendre au travail et utiliser le véhicule pour le travail	07

valeur vénale

Parfois difficile à déterminer, elle désigne la valeur du véhicule au jour du sinistre, en fonction de la valeur à neuf et après déduction de la dépréciation.

volume d'affaires

Ensemble des activités exercées et des primes reçues pendant une année. Un volume d'affaires équilibré serait celui d'un bureau sain dont les activités sont réparties entre diverses branches. L'assurance automobile, par exemple, peut constituer de 55 % à 60 % du volume, l'assurance habitation, de 25 % à 35 % et l'assurance commerciale, le restant.