

le vendredi 2 avril 2004

10 h

Prière.

Le président informe la Chambre que, en application de l'article 9 du Règlement, il a reçu avis d'une question de privilège du député de Fredericton-Fort Nashwaak relativement aux mesures prises par le ministre des Finances en ce qui concerne un certain nombre de réductions d'emplois et de fermetures de garages de voirie provinciaux depuis que ce ministre a présenté le budget, le mardi 30 mars. Le président signale l'intention de M. Lamrock de proposer la motion suivante :

que soit renvoyée au Comité permanent des privilèges l'accusation portée contre le ministre des Finances d'avoir anticipé sur une décision de la Chambre et donc de s'être rendu coupable d'outrage.

Le président annonce à la Chambre qu'il se prononcera sur l'affaire dans deux heures, conformément au Règlement de la Chambre.

---

Conformément à l'article 9 du Règlement, M<sup>me</sup> Weir soulève la question de privilège relativement à la fuite d'une ébauche du rapport du Comité spécial de l'assurance automobile publique et donne avis de son intention de proposer la motion suivante :

que soit renvoyée au Comité permanent des privilèges la question de la fuite de l'ébauche du rapport du Comité spécial de l'assurance automobile publique.

Le président annonce à la Chambre qu'il se prononcera sur l'affaire dans deux heures, conformément au Règlement de la Chambre.

---

M. Stiles (Petitcodiac) dépose sur le bureau de la Chambre une pétition de gens d'Indian Mountain, qui exhortent le gouvernement à tenir compte des risques environnementaux que présente la proposition du groupe Northrup visant l'ouverture, le long de la route 126, d'une décharge pour déchets de construction et de démolition. (Pétition 23.)

---

M. Stiles (Petitcodiac) dépose sur le bureau de la Chambre une pétition de gens de Salisbury, qui exhortent le gouvernement à résoudre les

problèmes de circulation dans le secteur de l'échangeur de la Transcanadienne et de la route 112. (Pétition 24.)

---

L'hon. E. Robichaud (Tracadie-Sheila) dépose sur le bureau de la Chambre une pétition de gens du Restigouche, qui demandent que le gouvernement appuie l'établissement d'un régime d'assurance automobile publique sans but lucratif qui serait non discriminatoire, abordable et fiable pour tout le monde sans exception. (Pétition 25.)

---

M. Paulin (Restigouche-Ouest) dépose sur le bureau de la Chambre une pétition de gens du Restigouche, qui demandent que le gouvernement établisse un régime d'assurance automobile publique au Nouveau-Brunswick. (Pétition 26.)

---

M<sup>me</sup> Weir, du Comité spécial de l'assurance automobile publique, présente le rapport définitif du comité, ainsi qu'il suit :

le 2 avril 2004

Assemblée législative du Nouveau-Brunswick

Monsieur le président,

Le Comité spécial de l'assurance automobile publique a l'honneur de vous présenter son rapport définitif, dont il recommande l'adoption à la Chambre. Le comité a été constitué pendant la première session de la 55<sup>e</sup> législature sur une résolution adoptée par la Chambre le 5 août 2003.

Le rapport est le fruit des consultations publiques et des délibérations du comité en vue d'examiner le genre de régime d'assurance publique qui conviendrait le mieux au Nouveau-Brunswick si la province concluait à la nécessité d'un régime public. Le comité tient à remercier les nombreux particuliers et organismes qui ont comparu devant lui aux audiences publiques ou qui ont présenté des mémoires. Le comité remercie aussi toutes les personnes qui ont assisté aux audiences et qui ont participé à ce processus important.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le président, l'assurance de mes sentiments les plus distingués.

La présidente du comité,  
(signature)  
Elizabeth Weir

Il est ordonné que le rapport soit reçu.

Voici le texte intégral du rapport du comité.

### **Sommaire**

Le Comité spécial de l'assurance automobile publique a été chargé d'étudier les divers régimes d'assurance automobile publique au Canada et de déterminer quel modèle d'assurance automobile publique serait le plus approprié pour procurer aux gens du Nouveau-Brunswick une assurance automobile équitable, accessible et abordable, s'il était décidé de passer à un régime public.

Par suite de ses recherches et de ses délibérations, le comité a élaboré un modèle d'assurance automobile publique unique en son genre qui est adapté aux besoins des gens du Nouveau-Brunswick. Le présent rapport décrit les éléments clés du modèle ainsi que les frais de démarrage, les répercussions sur les finances de la province ainsi que les implications légales, commerciales et économiques de l'application du modèle proposé.

Le modèle néo-brunswickois prévoit une assurance automobile sans égard à la responsabilité complète et solide pour tous les gens du Nouveau-Brunswick, moyennant un prix abordable. Tous les conducteurs et conductrices titulaires d'un permis ont accès à l'assurance automobile obligatoire à prix équitable et peuvent augmenter la garantie s'ils le désirent. La police d'assurance de base obligatoire, le Régime de protection contre les préjudices personnels, comprend l'indemnisation entièrement sans égard à la responsabilité, des indemnités et une garantie responsabilité civile de 200 000 \$.

Dans le cadre du modèle sans égard à la responsabilité, tous les gens du Nouveau-Brunswick qui sont blessés dans un accident de la circulation auront droit à des mesures de réadaptation et à des soins médicaux complets, à des indemnités de remplacement du revenu et à d'autres prestations corrélatives à la gravité de leurs blessures. L'indemnisation pour souffrances et douleurs est supprimée. La responsabilité est déterminée pour chaque accident de la circulation, et les conductrices et conducteurs déclarés responsables d'un accident paient des primes plus élevées.

L'assurance facultative pour les dommages au véhicule (collision, vol et accident sans collision ni versement) sera semblable à ce qui se vend actuellement ; les consommateurs et consommatrices peuvent choisir de souscrire une assurance facultative, y compris le genre de garantie et le niveau de franchise pour leur véhicule. Afin de réduire les primes et de procurer un accès universel à l'assurance, les consommateurs et consommatrices achèteront l'assurance obligatoire et l'assurance facultative contre les dommages au véhicule auprès de la corporation de la Couronne exclusivement, par l'intermédiaire de courtiers et agents titulaires de licence

dans leur collectivité. Les consommateurs et consommatrices du Nouveau-Brunswick pourront à leur guise souscrire auprès d'une compagnie d'assurance privée ou de la corporation de la Couronne une garantie responsabilité civile supplémentaire et des indemnités de remplacement du revenu plus élevées.

Dans le modèle proposé, l'immatriculation du véhicule et l'assurance obligatoire sont obtenues ensemble auprès de courtiers et agents d'assurance privée titulaires de licence. Les plaques d'immatriculation doivent être retournées en cas de résiliation de police d'assurance automobile.

Les courtiers et agents d'assurance du secteur privé auront un rôle crucial dans le modèle public proposé. Les courtiers et les agents seront les distributeurs exclusifs de l'assurance automobile publique dans la province et ils toucheront une commission de 7 % pour leurs services.

Les tarifs d'assurance seront fondés sur le dossier personnel de conduite de la ou du propriétaire immatriculé du véhicule ainsi que l'usage, la marque et le modèle du véhicule et toute garantie facultative souscrite en sus de la garantie obligatoire. La tarification ne tient pas compte de l'âge, du sexe, de l'état civil, du lieu de résidence, des antécédents de paiement et des déchéances de garantie.

Le modèle proposé prévoit des rabais pour les conducteurs et conductrices ayant un bon dossier de conduite — 4 % pour chaque année de conduite sécuritaire, jusqu'à concurrence de 40 % du prix de l'assurance — et des pénalités à forte progressivité pour les conducteurs et conductrices qui présentent des risques aggravés. Les répercussions financières des accidents et des infractions liées à la conduite sont bien connues, prévisibles et rationnelles. Dans le modèle néo-brunswickois, les conséquences sur les primes d'un accident avec responsabilité visent la conductrice ou le conducteur déclaré responsable et non le véhicule.

Il est prévu que, en application du modèle néo-brunswickois, la prime moyenne sera de 993 \$ : la prime moyenne actuelle est de 1 212 \$. Dans le modèle proposé, la prime moyenne estimative des conducteurs et conductrices ayant à leur actif 10 années de conduite sécuritaire se chiffre à 834 \$. Des conducteurs et conductrices paieront davantage et d'autres paieront moins que la moyenne, selon leur dossier de conduite personnel, le modèle et l'usage du véhicule et le niveau de garantie. Les conducteurs et conductrices qui présentent des risques aggravés paieront beaucoup plus, et des pénalités sévères s'appliqueront aux infractions criminelles relatives à la conduite. Tous les tarifs seront soumis à l'approbation de la Commission des entreprises de service public du Nouveau-Brunswick.

La corporation de la Couronne proposée sera une entité publique sans but lucratif qui fonctionnera sans lien de dépendance avec le gouvernement provincial. La loi constitutive établira le régime d'assurance et définira les caractéristiques et les prestations. Elle établira clairement que la viabilité financière de la corporation de la Couronne est la responsabilité des cotisants et cotisantes à l'assurance automobile et non celle des contribuables. La corporation de la Couronne paiera la taxe sur les primes, la contribution pour les soins de santé et la TVH.

Selon les estimations, la corporation de la Couronne emploiera jusqu'à 800 personnes à son siège social et dans ses cinq centres d'indemnisation régionaux. La corporation de la Couronne cherchera à recruter, autant que possible, des professionnels de l'assurance expérimentés et accrédités qui font actuellement partie de l'industrie de l'assurance au Nouveau-Brunswick.

Les coûts du modèle néo-brunswickois sont expliqués en détail dans le présent rapport, y compris les frais de démarrage, les coûts en capital et les frais de la période de préfonctionnement. Le financement de l'ensemble des frais de démarrage, des coûts en capital et des frais de la période de préfonctionnement, qui se chiffrent à 82 millions de dollars, sera avancé à la corporation de la Couronne par le gouvernement provincial au début de la première année. Le prêt sera intégralement remboursé avec les intérêts, au début de la deuxième année, lorsque les primes souscrites passeront des compagnies d'assurance privée à la Société d'assurance publique.

Afin de garantir la transparence et la reddition de comptes, la corporation de la Couronne comparaitra devant le Comité permanent des corporations de la Couronne de l'Assemblée législative du Nouveau-Brunswick et distribuera des états financiers vérifiés et un rapport d'activité à l'occasion d'une assemblée générale publique qui se tiendra chaque année.

Le comité spécial a mené une évaluation préliminaire des implications commerciales de la constitution de la Société d'assurance publique du Nouveau-Brunswick, à la lumière des obligations du Canada au titre, d'une part, de l'Accord de libre-échange nord-américain (ALÉNA) et, d'autre part, de l'Accord général sur le commerce des services (AGCS) de l'Organisation mondiale du commerce (OMC). Le comité a constaté que, même si l'ALÉNA et l'AGCS n'empêchent pas, à strictement parler, le Nouveau-Brunswick d'établir et de maintenir un régime d'assurance automobile publique, les deux accords contiennent des règles qui s'appliqueraient à la création d'une corporation de la Couronne et aux activités de celle-ci. Le comité est convaincu que le modèle pourrait être appliqué dans le respect des obligations du Canada en matière de commerce international et il recommande que le gouvernement du Nouveau-Brunswick collabore étroitement avec les responsables fédéraux, s'il décide d'aller de l'avant.

Il est prévu que les retombées nettes de l'application du modèle proposé d'assurance automobile publique seront positives pour l'économie de la province. Le déplacement initial de 1 134 personnes qui travaillent dans l'industrie de l'assurance privée du Nouveau-Brunswick sera compensé en partie par 800 nouveaux emplois dans l'assurance automobile à la corporation de la Couronne. Au chapitre de l'emploi dans la province, des augmentations nettes de 1 024 années-personnes la première année et de 275 années-personnes la deuxième sont prévues. Les augmentations prévues pour l'économie de la province pendant la première année (période de préfonctionnement) sont principalement liées au recrutement mené par la corporation de la Couronne et à l'accroissement des dépenses en capital pendant la construction du siège social et des centres d'indemnisation régionaux. Les augmentations prévues pour la deuxième année (période de fonctionnement) découleront des dépenses accrues dans la province, suscitées par la réduction estimative de 103 millions de dollars des primes d'assurance automobile.

L'application du modèle proposé occasionnera une modeste augmentation des recettes provinciales, évaluée à 3,5 millions de dollars par année. Dans le modèle proposé, la province continuera de percevoir la taxe de 3 % sur les primes, la contribution pour les services de santé et la part provinciale de la TVH.

Selon les expériences vécues ailleurs, l'application du modèle néo-brunswickois ne devrait pas avoir de répercussions importantes chez les physiothérapeutes, les médecins et les personnes travaillant dans l'industrie de la réparation d'automobiles. Toutefois, l'application d'un modèle sans égard à la responsabilité aura des répercussions négatives chez les gens de loi du Nouveau-Brunswick, puisque les personnes blessées dans un accident de la circulation n'intenteront plus d'actions en dommages-intérêts. Dans le modèle proposé, les courtiers et agents continueront à jouer un rôle crucial. L'estimation du coût du modèle prévoit des ressources pour rémunérer les assureurs et les courtiers en considération des frais additionnels liés aux opérations qui seront engagés pendant l'année de transition du système privé au régime d'assurance automobile publique.

Un sommaire des recommandations fait partie du présent rapport.

### **Introduction**

Le Comité spécial de l'assurance automobile publique a été constitué sur résolution de la Chambre le 5 août 2003. Le comité est chargé de recommander un régime d'assurance automobile publique équitable, abordable et accessible pour tous les conducteurs et conductrices du Nouveau-Brunswick.

Le comité a tenu sa première réunion à la Chambre du Conseil législatif le 7 août 2003. Sur la motion de M. Claude Williams, M<sup>me</sup> Elizabeth Weir a été élue à la présidence du comité, et, sur la motion de M. John Betts, M. Wally Stiles a été élu vice-président du comité. Les membres du comité sont les suivants : M<sup>me</sup> Elizabeth Weir (présidente), M. Wally Stiles (vice-président), M. Cy (Richard) LeBlanc, M. Milton Sherwood, M. Kirk MacDonald, M. Claude Williams, M. John Betts, M. Michael Malley, M. T.J. Burke, M. Roland Haché, M. Rick Doucet et M. Bernard Richard. La liste des membres du comité spécial a été modifiée par la substitution, au nom de M. Bernard Richard, de celui de M. Kelly Lamrock.

### **Mandat du Comité spécial de l'assurance automobile publique**

Le comité a pour mission d'étudier les divers régimes d'assurance automobile publique au Canada et de déterminer quel modèle d'assurance automobile publique serait le plus approprié pour procurer aux gens du Nouveau-Brunswick une assurance automobile équitable, accessible et abordable, s'il était décidé de passer à un régime public.

Le comité est chargé de formuler des recommandations sur les éléments clés du modèle proposé d'assurance automobile publique au Nouveau-Brunswick, comme les suivants :

- le type de régime : responsabilité civile, entièrement ou partiellement sans égard à la responsabilité, au choix ou hybride ;
- les types de garanties et de prestations à offrir ;
- un système convenable d'évaluation des risques pour l'établissement des primes ;
- la méthode de vente et de distribution de l'assurance (secteur privé ou gouvernement) ;
- les types d'assureurs autorisés dans un modèle public (secteur privé ou gouvernement) ;
- les frais de démarrage pour l'établissement du modèle proposé, ainsi que les frais fixes et récurrents ;
- les répercussions sur les finances de la province.

Il a été demandé au comité de faire rapport sur les implications légales, commerciales et économiques de la mise en oeuvre du modèle proposé. Le rapport du comité traite aussi de la question de la coopération interprovinciale et d'une approche régionale pour l'assurance automobile publique.

Le texte de la motion constituant le Comité spécial de l'assurance automobile publique et exposant son mandat figure à l'annexe A.

### **Méthodologie**

Un document de travail a été publié pour fournir de l'information sur les questions clés liées à l'assurance automobile publique. Le document décrit les régimes actuels d'assurance automobile publique du Québec, du Manitoba, de la Saskatchewan et de la Colombie-Britannique. Il inclut une explication de l'actuel système privé d'assurance automobile du Nouveau-Brunswick.

Le comité a tenu en octobre et en novembre 2003, un peu partout au Nouveau-Brunswick, des audiences publiques et des séances d'information ouvertes. Le comité a également reçu les observations de membres du public dans des mémoires, par courrier électronique et par téléphone. Un sommaire de l'apport reçu pendant les consultations publiques figure à l'annexe F. En outre, le comité a tenu des séances d'information technique à huis clos avec des cadres des quatre sociétés actuelles d'assurance automobile publique ainsi qu'avec de hauts responsables des ministères provinciaux concernés.

Le comité a retenu les services professionnels d'experts-conseils en assurance, en affaires, en conjoncture et en politique commerciale pour obtenir des conseils objectifs et spécialisés. Le plan d'entreprise constitue l'annexe K; les exemples de tarifs, l'annexe L; l'évaluation des retombées économiques, l'annexe N.

### **Aperçu de l'industrie actuelle de l'assurance automobile au Nouveau-Brunswick**

À l'heure actuelle au Nouveau-Brunswick, notre système d'assurance automobile privée s'appuie sur une approche axée sur la responsabilité civile ou la faute pour résoudre les demandes de règlement et indemniser les victimes d'accidents d'automobile. Les consommateurs et consommatrices au Nouveau-Brunswick souscrivent en général leur assurance automobile auprès d'une compagnie d'assurance par l'intermédiaire d'un agent ou courtier d'assurance titulaire de licence. Selon des interventions de courtiers et de compagnies d'assurance, l'assurance automobile représente en moyenne 60 % de l'industrie globale de l'assurance multirisque au Nouveau-Brunswick.

Selon le Bureau d'Assurance du Canada, en 2002, l'industrie de l'assurance multirisque du Nouveau-Brunswick procurait un emploi direct à environ 2 400 personnes. Compte tenu de la moyenne de 60 %, des emplois équivalents à environ 1 440 années-personnes sont directement liés à la

vente d'assurance automobile. La Direction des assurances du ministère de la Justice du Nouveau-Brunswick signale que la province compte 330 agents et 291 experts en sinistres titulaires de licence. L'Association des courtiers d'assurances du Nouveau-Brunswick compte 172 firmes de courtage membres, qui emploient environ 939 personnes dans 62 collectivités.

Les courtiers indépendants offrent en général une gamme de produits d'assurance multirisque, y compris l'assurance automobile, d'un certain nombre de compagnies diverses, et ils reçoivent une commission sur la valeur de la police vendue. En moyenne, les commissions des courtiers du Nouveau-Brunswick sur l'assurance automobile sont réparties comme suit : 12,5 % des polices du marché ordinaire, 10 % des polices de l'Association des assureurs et 9 % des polices vendues aux conducteurs et conductrices de moins de 25 ans<sup>1</sup>.

Dans son rapport annuel de 2002-2003 sur les assurances, le ministère de la Justice signale que 80 compagnies d'assurance distinctes s'occupaient d'assurance automobile au Nouveau-Brunswick en 2002. Les primes souscrites pour l'assurance automobile en 2002 se chiffraient en tout à 491 205 000 \$, ce qui constitue une augmentation de 84 millions de dollars, ou 20 %, par rapport à 407 167 000 \$ en 2001. Selon *Canadian Underwriter*, 46 compagnies d'assurance ont souscrit pour 482 millions de dollars en primes directes au Nouveau-Brunswick en 2002. Le marché de l'assurance automobile dans la province n'est pas dominé par une seule compagnie. Parmi les 10 premières compagnies, d'après la valeur totale des primes souscrites, les parts du marché variaient de 11 % à 4 % en 2002. Les assureurs qui consentent des polices d'assurance automobile au Nouveau-Brunswick comprennent des filiales canadiennes de grandes compagnies dont les sièges sociaux sont aux États-Unis et en Europe. Un certain nombre de compagnies d'assurance et d'assurance mutuelle canadiennes et néo-brunswickoises jouent un rôle important dans le système actuel d'assurance automobile.

### **Formule néo-brunswickoise**

Le comité spécial a reçu des exposés détaillés de cadres supérieurs des quatre sociétés provinciales d'assurance automobile publique actives au Canada. Le comité a évalué les divers régimes, les niveaux d'indemnisation, les mécanismes de tarification, les réseaux de distribution et les frais afin de mettre au point le meilleur modèle de régime d'assurance automobile publique pour le Nouveau-Brunswick, au cas où il serait décidé de passer à un régime public.

---

1. Source : Association des courtiers d'assurances du Nouveau-Brunswick.

**Examens et délibérations**

Le comité a le grand avantage de pouvoir tirer profit des nombreuses années d'expérience en matière d'administration de l'assurance automobile publique — sous divers régimes — afin d'élaborer le meilleur modèle pour le Nouveau-Brunswick.

En discutant des éléments et caractéristiques clés d'un modèle néo-brunswickois, le comité a examiné de près les caractéristiques suivantes des régimes d'assurance automobile publique au pays :

Les niveaux des primes sont fondés en grande partie sur le dossier de conduite du ou de la propriétaire du véhicule immatriculé ainsi que sur la marque, le modèle et l'usage du véhicule.

Les conséquences d'un accident avec responsabilité sur les primes visent la conductrice ou le conducteur déclaré responsable et non le véhicule.

L'assurance automobile est directement liée à l'immatriculation du véhicule.

Chaque personne est évaluée selon sa propre expérience de conduite et non selon celle de ses pairs.

Les économies réalisées sur les primes découlent de frais d'administration moindres et du mandat sans but lucratif de l'unique fournisseur, soit une corporation de la Couronne.

L'établissement de régimes d'assurance automobile sans égard à la responsabilité en Saskatchewan et au Manitoba au début des années 1990 a permis de réaliser la priorité absolue qui était de procurer aux personnes blessées dans un accident de la circulation un meilleur accès à des indemnités de soins médicaux, de réadaptation et de remplacement du revenu, tout en stabilisant les tarifs.

Le résultat des délibérations est une formule néo-brunswickoise qui reprend des aspects clés du modèle manitobain mais avec des modifications et des caractéristiques uniques afin de mieux répondre aux besoins des gens du Nouveau-Brunswick.

**Objectifs du modèle**

Sur le fondement des questions soulevées pendant les séances de consultation publique, des avis reçus et des recherches menées, le comité

estime que le modèle néo-brunswickois doit atteindre les objectifs clés suivants :

**Abordabilité.** Le modèle doit offrir une garantie complète et solide à tous les gens du Nouveau-Brunswick, moyennant un prix abordable.

**Accessibilité.** Le modèle doit donner accès à une assurance automobile de base à prix équitable, et ce, à tous les gens du Nouveau-Brunswick, peu importe leur âge, leur sexe ou leur lieu de résidence.

**Équité.** Le modèle doit prévoir que tous les gens du Nouveau-Brunswick sont évalués selon leur dossier de conduite et que les conséquences sur les primes qu'ont les infractions relatives à la conduite et les accidents avec responsabilité sont connues, prévisibles et rationnelles.

Il faut que tous les gens du Nouveau-Brunswick qui sont blessés dans des accidents de la circulation reçoivent le soutien financier, les soins médicaux et les traitements de réadaptation nécessaires pour se rétablir et retourner à la vie active.

**Stabilité.** Le modèle doit offrir une garantie complète et solide à tous les gens du Nouveau-Brunswick, à un prix abordable maintenant et dans l'avenir.

**Souplesse.** Il faut que les gens du Nouveau-Brunswick puissent bonifier leur assurance automobile de base en choisissant parmi une variété de produits et de fournisseurs pour répondre à leurs besoins particuliers en matière d'assurance.

**Excellent service à la clientèle.** Le modèle doit faire en sorte que la clientèle ait en tout temps accès aux services afférents à l'assurance automobile.

### **Survol du modèle**

Le modèle néo-brunswickois (v. tableau 1) est un régime d'assurance automobile publique sans égard à la responsabilité. Dans le cadre du modèle sans égard à la responsabilité, tous les gens du Nouveau-Brunswick qui sont blessés dans un accident de la circulation auront droit à des mesures de réadaptation et à des soins médicaux complets, à des indemnités de remplacement du revenu et à d'autres prestations corrélatives à la gravité de leurs blessures.

L'indemnisation pour souffrances et douleurs est supprimée dans le nouveau modèle. Les personnes ne peuvent plus tenter de poursuites pour obtenir des indemnités.

La responsabilité est déterminée pour chaque accident de la circulation. Les conductrices et conducteurs déclarés responsables d'un accident paient des primes plus élevées.

Dans le cadre du modèle néo-brunswickois, les personnes blessées sont indemnisées dans les cas suivants :

- perte du revenu ;
- frais médicaux non couverts normalement par les services de santé du Nouveau-Brunswick, tels que les traitements de physiothérapie et de chiropratique, les médicaments et les prothèses ;
- frais de réadaptation pour aider les personnes blessées à revenir à un état le plus proche possible de celui précédant l'accident (physiothérapie, ergothérapie et recyclage professionnel, notamment) ;
- indemnités de soins à domicile pour rémunérer des aides qui fournissent ce qui suit aux personnes blessées : soins personnels, entretien ménager, magasinage et services essentiels du genre, indemnités qui peuvent être versées pendant la vie entière de la personne blessée ;
- prestations en cas de décès, indemnités de funérailles et aide psychologique aux personnes en deuil pour les conjoints, les conjoints de fait et les personnes à charge ;
- indemnités spéciales comprenant l'indemnisation d'une personne dont l'occupation principale au moment de l'accident était de s'occuper d'autres personnes sans être rémunérée, qui travaillait à temps plein pour s'occuper d'une personne de moins de 16 ans ou non apte au travail ou qui travaillait dans une entreprise familiale sans être rémunérée, indemnités qui couvrent le recrutement d'une personne afin d'exécuter le travail que la personne blessée ne peut plus accomplir et qui comprend des frais de déplacement à des fins médicales ;
- indemnisation des élèves pour chaque trimestre qu'ils ne peuvent achever en raison d'une blessure subie dans un accident ;
- indemnité de déficience permanente, somme forfaitaire versée à une personne blessée (en plus des prestations viagères décrites ci-dessus) qui a subi une diminution physique permanente des suites d'un accident, telle que la tétraplégie.

Dans le modèle proposé, l'immatriculation du véhicule et l'assurance obligatoire sont obtenues ensemble auprès de courtiers et d'agents d'assurance privés titulaires de licence au Nouveau-Brunswick. En application du modèle de la Société d'assurance publique du Nouveau-Brunswick (ci-après dénommé «SAPNB»), les plaques d'immatriculation doivent être retournées en cas de résiliation d'assurance.

Tableau 1. — Résumé du modèle néo-brunswickois

<b>Distribution de l'assurance automobile</b>	Permis de conduire délivré par le truchement de Services Nouveau-Brunswick.  Immatriculation et assurance des véhicules fournies par le truchement des courtiers et agents d'assurance titulaires de licence.
<b>Immatriculation des véhicules et police d'assurance</b>	Certificats d'immatriculation et d'assurance servent de preuve d'immatriculation. Assurance obligatoire et garanties facultatives vendues par la Société d'assurance publique.  Police distincte pour une garantie facultative souscrite auprès d'un assureur privé.
<b>Primes de conduite</b>	Primes de pénalité perçues directement des conducteurs et conductrices qui présentent des risques aggravés.
<b>Assurance obligatoire pour les véhicules</b>	Indemnisation des dommages corporels entièrement sans égard à la responsabilité, un peu comme au Québec, au Manitoba et en Saskatchewan. Les victimes ne peuvent tenter de poursuites.  Assurance responsabilité civile de 200 000 \$ applicable, d'une part, aux dommages matériels au Nouveau-Brunswick et, d'autre part, aux dommages matériels et corporels à l'extérieur du Nouveau-Brunswick.
<b>Garanties facultatives pour les véhicules</b>	Indemnités de remplacement du revenu supérieures.  Garanties supplémentaires d'assurance responsabilité civile.  Assurance dommages au véhicule, y compris collision, vol, accidents sans collision ni versement, etc.  Assurance obligatoire pour le véhicule.
<b>Garanties vendues par la Société d'assurance publique</b>	Indemnisation supplémentaire en cas de dommage corporel, indemnités de remplacement du revenu supérieures.  Assurance responsabilité civile supplémentaire.  Assurance dommages au véhicule, y compris collision, vol, accidents sans collision ni versement.
<b>Garanties vendues par les assureurs privés</b>	Indemnisation supplémentaire en cas de dommage corporel, indemnités de remplacement du revenu supérieures.  Assurance responsabilité civile supplémentaire.

<b>Critères d'évaluation des risques pour les primes</b>	<p>Dossier de conduite (années d'expérience, accidents avec responsabilité, infractions relatives à la conduite).</p> <p>Usage du véhicule.</p> <p>Marque et modèle du véhicule.</p> <p>Garanties facultatives souscrites.</p> <p>Tarifs de l'assurance obligatoire et des garanties facultatives approuvés par la Commission des entreprises de service public.</p>
<b>Critères interdits d'évaluation des risques pour les primes</b>	<p>Âge, sexe ou état civil.</p> <p>Territoire.</p> <p>Antécédents de paiement des primes.</p>
<b>Prime moyenne</b>	<p>Les primes moyennes passeront de 1 212 \$<sup>a</sup>, tarif du marché actuel, à 993 \$. Les primes moyennes des conducteurs et conductrices ayant à leur actif 10 ans ou plus de conduite sécuritaire seront de 834 \$. Ceux et celles qui présentent des risques aggravés paieront des primes plus élevées.</p>

a KPMG LLP, *Impact of Proposed Tort Reform on Private Passenger Automobile Rates in New Brunswick*, 28 juillet 2003.

L'assurance obligatoire comprendra une assurance sans égard à la responsabilité, aussi appelée Régime de protection contre les préjudices personnels, et une assurance responsabilité civile de 200 000 \$ comme protection contre les dommages aux biens des tiers du Nouveau-Brunswick qui sont victimes malgré eux d'un accident.

L'assurance facultative pour les dommages au véhicule (collision, vol et accident sans collision ni versement) sera semblable à ce qui se vend actuellement; les consommateurs et consommatrices choisiront ou non une assurance facultative, y compris le genre de garantie et le niveau de franchise pour leur véhicule.

Afin de réduire les primes et de procurer un accès universel à l'assurance, les consommateurs et consommatrices achèteront l'assurance obligatoire et l'assurance facultative contre les dommages au véhicule auprès de la SAPNB exclusivement, par l'intermédiaire des courtiers et agents titulaires de licence dans leur collectivité. Les consommateurs et consommatrices du Nouveau-Brunswick pourront à leur guise souscrire auprès d'une compagnie d'assurance privée ou de la SAPNB une garantie responsabilité civile supplémentaire (en plus des 200 000 \$ obligatoires) et des indemnités de remplacement du revenu plus élevées.

Les permis de conduire seront traités par l'intermédiaire de Services Nouveau-Brunswick, comme ils le sont actuellement. Dans le modèle proposé, les droits de permis de conduire demeurent inchangés.

Les conducteurs et conductrices du Nouveau-Brunswick ayant un bon dossier de conduite recevront des rabais d'assurance.

Les conducteurs et conductrices du Nouveau-Brunswick dont le mauvais dossier de conduite les place dans la zone de pénalisation devront aussi payer une prime de pénalité, qu'ils soient propriétaires d'un véhicule ou non. Le montant dépendra de leur position relative dans la zone de rabais pour conduite sécuritaire (v. la figure 2).

Les tarifs d'assurance au Nouveau-Brunswick seront basés sur le dossier de conduite, l'usage, la marque et le modèle du véhicule et la garantie facultative souscrite. L'âge, le sexe et l'état civil sont des critères de tarification interdits.

Aux fins de l'établissement du nouveau régime, le comité opte pour un seul territoire de tarification englobant l'ensemble de la province : les tarifs ne varieront pas en fonction du lieu de résidence. Le comité recommande que l'expérience de la SAPNB en matière de sinistres soit examinée après cinq années pour déterminer s'il convient de maintenir un seul territoire.

#### **Niveaux d'assurance de base obligatoire**

Toute personne du Nouveau-Brunswick qui est blessée dans un accident de la circulation dans la province ou ailleurs aura un accès égal aux prestations sans égard à la responsabilité au titre du Régime de protection contre les préjudices personnels de la SAPNB.

**Cependant, la responsabilité sera établie pour tout accident de la circulation, et les données seront entrées dans le système, au dossier de conduite de la personne déclarée responsable de l'accident.** Le dossier de conduite personnel est le premier critère de tarification dans le modèle néo-brunswickois.

L'assurance de base ou assurance obligatoire consiste en le généreux Régime de protection contre les préjudices personnels ainsi qu'en une garantie responsabilité civile de 200 000 \$ pour protéger les biens des tiers du Nouveau-Brunswick.

Le **Régime de protection contre les préjudices personnels** comporte ce qui suit :

- des indemnités élevées pour les soins de santé et la réadaptation, jusqu'à concurrence de 5 millions de dollars pour chaque personne du Nouveau-Brunswick qui est blessée dans un accident de la circulation;

- une indemnité de remplacement du revenu à hauteur de 90 % des premiers 55 000 \$ du revenu net gagné, indexée et payable jusqu'à 70 ans, si nécessaire ;
- des prestations élevées en cas de décès; une indemnité de déficience en cas de blessures graves et permanentes — à titre d'exemple, une indemnité de 150 000 \$ à 200 000 \$ pour une blessure médullaire (tétraplégie), qui s'ajoute aux prestations permanentes pour les soins médicaux et la réadaptation (v. la figure 1).

**Figure 1. — Assurance minimum obligatoire pour les voitures particulières : comparaison entre le système néo-brunswickois actuel et le modèle néo-brunswickois**

	<b>Nouveau-Brunswick actuellement</b>	<b>Modèle néo-brunswickois</b>
<b>Assurance responsabilité civile minimum obligatoire</b>	Une somme de 200 000 \$ est accessible pour tout accident ; si toutefois les coûts d'indemnisation des dommages corporels et matériels atteignent ce montant, un plafond de 20 000 \$ s'applique à l'indemnisation des dommages matériels.	Une somme de 200 000 \$ est accessible pour tout accident ; si toutefois les coûts d'indemnisation des dommages corporels et matériels atteignent ce montant, un plafond de 20 000 \$ s'applique à l'indemnisation des dommages matériels.
<b>Indemnités pour les frais médicaux</b>	50 000 \$ par personne, y compris les frais de réadaptation mais à part les frais payables au titre de régimes d'assurance médicale, pendant quatre ans au plus.	Maximum de 5 millions de dollars par personne, pendant une période illimitée, y compris la réadaptation.
<b>Indemnités pour les frais funéraires</b>	2 500 \$	6 545 \$
<b>Indemnités de remplacement du revenu en cas d'invalidité</b>	104 semaines en cas d'invalidité partielle ; à titre viager en cas d'invalidité totale ; maximum de 250 \$ par semaine ; délai de carence de sept jours ; personne non rémunérée qui s'occupe des tâches ménagères, 100 \$ par semaine, pendant 52 semaines au plus.	90 % du revenu gagné net ; revenu net maximum de 55 000 \$ par année ; délai de carence de sept jours ; indexées.  Indemnités de déficience allant jusqu'à 200 000 \$.
<b>Prestations de décès</b>	Décès dans les deux ans ; chef de ménage, 50 000 \$ plus 1 000 \$ pour chaque personne à charge, sauf la première ; conjoint, 25 000 \$ ; enfant à charge, 5 000 \$.	Décès n'importe quand ; calculées en fonction de la rémunération et de l'âge ; minimum de 48 034 \$ ; maximum de 320 000 \$ plus 22 815 \$ à 42 030 \$ pour les personnes à charge, selon l'âge.
<b>Droit d'intenter des poursuites en indemnisation des souffrances et douleurs?</b>	Oui. Maximum de 2 500 \$ recouvrable en dommages-intérêts pour les pertes non pécuniaires en cas de blessures mineures.	Non.

<b>Droit d'intenter des poursuites en indemnisation des pertes pécuniaires en sus des indemnités d'assurance sans égard à la responsabilité?</b>	Oui.	Non.
<b>Administration</b>	Assureurs privés.	Corporation de la Couronne (SAPNB) (La SAPNB et les assureurs privés se font concurrence pour vendre des garanties supplémentaires.)

La figure 1 compare les niveaux minimaux d'assurance obligatoire dans l'actuel système néo-brunswickois fondé sur la responsabilité civile et les niveaux proposés au titre du modèle néo-brunswickois sans égard à la responsabilité.

En application du modèle néo-brunswickois, les personnes blessées dans un accident de la circulation, peu importe qui est responsable, sont admissibles à une indemnisation supérieure en ce qui a trait au remplacement du revenu, au décès, aux soins de santé et à la réadaptation, selon la gravité de leurs blessures et leur niveau de revenu personnel. La responsabilité n'est pas un critère pour déterminer le montant de l'indemnisation.

Dans l'actuel système néo-brunswickois fondé sur la responsabilité civile, les personnes blessées dans un accident de la circulation, peu importe qui est responsable, sont admissibles aux niveaux d'indemnisation inférieurs énumérés dans la figure 1, au titre de leurs indemnités d'accident, ou garanties du chapitre B. Seules les personnes qui sont blessées dans un accident d'automobile et dont la non-responsabilité est établie peuvent intenter, contre la conductrice ou le conducteur déclaré responsable, des poursuites en indemnisation de leurs pertes pécuniaires et de leurs souffrances et douleurs (jusqu'à concurrence de 2 500 \$ pour les blessures mineures).

Les indemnités du Régime de protection contre les préjudices personnels, régime de base obligatoire de la SAPNB, seront établies par voie législative et indexées au coût de la vie. Une description des indemnités sans égard à la responsabilité, ou du Régime de protection contre les préjudices personnels, se trouve plus bas.

Au titre du régime proposé d'assurance automobile publique du Nouveau-Brunswick, la priorité consiste à fournir un soutien aux gens du Nouveau-Brunswick blessés dans des accidents de la circulation, afin de permettre au rétablissement et à la réadaptation de se dérouler dans des délais appropriés. Les particuliers n'auront plus le droit d'intenter des actions en dommages-

intérêts compensatoires, ni en dommages-intérêts généraux comme ceux revendiqués pour souffrances et douleurs.

L'accès immédiat à un traitement médical est la priorité numéro un. La personne blessée dans un accident de la circulation élabore un plan de traitement en collaboration avec les conseillers médicaux de son choix et le soumet à la corporation de la Couronne. La Société d'assurance publique couvre les frais des interventions médicales, des mesures de réadaptation, des services et des appareils médicaux nécessaires admissibles, qui sont énumérés dans le plan de traitement individualisé. Les frais occasionnés au système public de soins de santé sont pris en charge par la corporation de la Couronne au moyen de la contribution pour les services de santé; ces frais sont actuellement imputés aux compagnies privées d'assurance et répartis parmi l'ensemble des conductrices et conducteurs assurés.

Au titre du régime d'assurance automobile publique du Nouveau-Brunswick, l'indemnisation des préjudices personnels sera divisée en quatre catégories clés :

- 1) les services médicaux et de réadaptation, qui constitueront 46 % des prestations globales versées en cas de préjudice personnel;
- 2) les indemnités de remplacement du revenu, qui en constitueront 41 %;
- 3) les indemnités de déficience permanente, qui en constitueront 8 %;
- 4) les prestations en cas de décès, qui en constitueront 5 %.

Les indemnités de remplacement du revenu sont versées pendant la période où la personne blessée est incapable de reprendre ses activités normales; des indemnités additionnelles pour les soins à domicile et les services de garderie sont disponibles au besoin. En général, l'assurance de base donne à une personne blessée droit à 90 % du revenu net jusqu'à un maximum préétabli, par exemple 55 000 \$ par année<sup>2</sup>, pendant la période où elle est incapable de vaquer à ses occupations. Une garantie supplémentaire de remplacement du revenu pour les gens du Nouveau-Brunswick ayant des revenus plus élevés peut être souscrite auprès d'assureurs privés ou de la SAPNB par l'intermédiaire de courtiers ou agents titulaires de licence.

Les gens du Nouveau-Brunswick qui subissent la perte permanente de l'usage d'un membre dans un accident d'automobile auront droit à une

---

2. Selon Statistique Canada, 6,8 % du revenu annuel brut des gens du Nouveau-Brunswick était de 60 000 \$ ou plus en 2001, et le revenu annuel brut moyen dans la province était de 34 700 \$ la même année. Sources : *Enquête sur la dynamique du travail et du revenu et Tendances du revenu au Canada (1980-2001)*.

indemnisation financière pour cette perte. Les taux d'indemnisation seront préétablis par voie législative.

Les prestations de décès seront versées aux membres admissibles de la famille selon leurs liens à la personne décédée et la contribution de la personne décédée aux revenus de la famille. Les taux des prestations de décès au titre du régime de la SAPNB seront plus élevés que ceux en vigueur dans le système actuel (v. l'annexe D pour un aperçu des taux d'indemnisation obligatoires sans égard à la responsabilité au Canada).

### **Assurance responsabilité civile obligatoire de 200 000 \$**

L'assurance responsabilité civile obligatoire de 200 000 \$ offre aux gens du Nouveau-Brunswick une protection en cas d'accident causant des dommages matériels à quelque chose d'autre qu'une automobile, comme une maison, un feu de circulation ou un autre bien dans la province. L'assurance obligatoire protégera aussi contre les recours en responsabilité civile les gens du Nouveau-Brunswick déclarés responsables d'accidents de la circulation à l'extérieur de la province.

### **Garantie dommages au véhicule facultative**

Dans le modèle néo-brunswickois, la garantie dommages au véhicule — accident sans collision ni versement, collision et tous risques, par exemple — est facultative et est vendue exclusivement par la corporation de la Couronne par l'intermédiaire de courtiers et agents titulaires de licences du Nouveau-Brunswick. Actuellement, environ 25 % des gens du Nouveau-Brunswick choisissent de ne pas souscrire de garantie dommages au véhicule lorsqu'ils souscrivent une assurance automobile<sup>3</sup>. Le comité voulait permettre aux consommatrices et consommateurs néo-brunswickois de continuer à pouvoir faire ce choix dans le régime d'assurance automobile publique du Nouveau-Brunswick.

Pour que l'assurance dommages au véhicule soit offerte à prix abordable, la garantie est disponible seulement auprès de la corporation de la Couronne. La SAPNB offrira une gamme de garanties dommages aux véhicules, notamment des franchises plus basses pour les consommateurs et consommatrices du Nouveau-Brunswick.

### **Rôle du secteur privé**

Les courtiers et agents d'assurance titulaires de licence au Nouveau-Brunswick seront les distributeurs exclusifs de l'assurance automobile

---

3. *Rapports statistiques sur l'assurance automobile* (livre vert), Bureau d'Assurance du Canada, 2002.

publique dans la province. La Société d'assurance publique appuiera les courtiers et agents en fournissant une formation sur les programmes et les produits, les documents de communication et de promotion aux points de vente ainsi qu'un soutien téléphonique. Les courtiers et agents néo-brunswickois sont indispensables à la distribution efficace des produits et sont essentiels pour familiariser la clientèle au nouveau régime afin qu'elle fasse les choix qui conviennent à ses besoins en matière d'assurance.

La mise en oeuvre d'un nouveau système de tarification et l'adoption d'un nouveau système informatique simplifieront le traitement des opérations relativement à la souscription d'assurance automobile au Nouveau-Brunswick. La SAPNB versera une commission de 7 % aux courtiers et agents d'assurance titulaires de licence. Des ressources seront mises de côté pour rémunérer les assureurs et les courtiers et agents pour le surplus de travail à accomplir pendant l'année de transition.

[Figure 2. — Barème de rabais pour conduite sécuritaire.]

Les assureurs privés seront encouragés à concurrencer la SAPNB pour donner aux consommateurs et consommatrices des choix de garanties complémentaires et de garanties responsabilité civile supplémentaires.

### **Critères de tarification**

Au titre du régime proposé d'assurance automobile publique du Nouveau-Brunswick, les tarifs seront fondés sur le dossier personnel de conduite de la ou du propriétaire immatriculé du véhicule ainsi que sur celui des personnes qui conduisent ce véhicule : le bilan de sinistres, l'usage, la marque et le modèle du véhicule ainsi que toute garantie facultative souscrite. L'âge, le sexe, l'état civil et le lieu de résidence ne sont pas des critères choisis pour fixer les primes.

L'immatriculation du véhicule et l'assurance sont liées dans le modèle proposé. Les tarifs d'assurance se fonderont sur la position du ou de la propriétaire sur le barème de rabais pour conduite sécuritaire (v. la figure 2 ci-dessous), l'usage, la marque et le modèle du véhicule ainsi que sur toute garantie facultative souscrite. Les dossiers de conduite des autres membres d'un ménage n'influeront pas sur les tarifs d'assurance du ou de la propriétaire du véhicule.

Les dossiers de conduite personnels influenceront grandement sur les tarifs d'assurance des conducteurs et conductrices. La prime de base sera déterminée selon l'usage, la marque et le modèle du véhicule et la garantie facultative souscrite, puis le rabais indiqué pour conduite sécuritaire s'y appliquera.

Un conducteur ou une conductrice novice se situera au départ dans la zone neutre et obtiendra un rabais de 4 % pour chaque année de conduite sans sinistre et sans infraction, pour une période maximale de 10 ans ou jusqu'à concurrence d'un rabais total de 40 %.

**Tableau 2. — Nombre de conducteurs et conductrices  
au Nouveau-Brunswick, selon le type de permis et le groupe d'âge, 2002-2003**

Classe de permis	Groupe d'âge								Total
	16 à 19	20 à 24	25 à 34	35 à 44	45 à 54	55 à 64	65 à 74	75+	
Utilitaire	47	1 074	7 083	12 276	13 327	8 260	1 744	144	43 955
Voiture particulière	9 644	36 333	78 486	97 456	94 340	65 778	41 151	26 309	449 497
Gradué	17 350	5 199	3 021	1 117	457	188	83	26	27 441
Motocyclette	1	9	21	29	32	12	6	2	112
<b>Total</b>	<b>27 042</b>	<b>42 615</b>	<b>88 611</b>	<b>110 878</b>	<b>108 156</b>	<b>74 238</b>	<b>42 984</b>	<b>26 481</b>	<b>521 005</b>

Note : Les permis de 49 550 conducteurs et conductrices portent aussi une mention pour motocyclettes et sont inclus dans les chiffres relatifs aux permis pour véhicules utilitaires ou voitures particulières et aux permis gradués.

Source : ministère de la Sécurité publique du Nouveau-Brunswick, 2003.

Les conducteurs et conductrices dont le dossier fait état de sinistres avec responsabilité ou d'infractions relatives à la conduite paieront davantage et n'obtiendront pas de rabais pour conduite sécuritaire avant que le dossier négatif soit effacé, soit environ trois ans. Pour qu'ils contribuent au fonds provincial d'assurance, une prime de pénalité sera appliquée aux conductrices et conducteurs détenteurs d'un permis qui n'immatriculent pas de véhicule mais qui accumulent assez de points d'inaptitude.

Les conséquences financières d'un accident avec responsabilité sont moindres pour les conductrices et conducteurs chevronnés ayant un dossier de conduite positif que pour les novices. Afin que les pénalités pour un accident ou une infraction relative à la conduite ne se prolongent pas indéfiniment, celles-ci sont supprimées si rien de négatif n'est porté au dossier de conduite pendant trois années.

Des pénalités plus sévères sont prévues pour les infractions criminelles relatives à la conduite.

Le tableau 3 donne trois exemples d'application du barème après qu'un conducteur ou une conductrice a été impliqué dans un accident de la circulation.

**Tableau 3. — Changements de position sur le barème de rabais pour conduite sécuritaire : trois exemples**

**Exemple 1**

Un conducteur ou une conductrice du Nouveau-Brunswick ayant à son actif 10 ans de conduite sécuritaire a un accident avec responsabilité. Puisque le conducteur ou la conductrice se situe au sommet de la zone positive, il ou elle accumule 3 points d'inaptitude et passe de la position +10 à la position +7 sur le barème. L'année subséquente, au moment de faire immatriculer et assurer son véhicule, il ou elle obtiendra un rabais de 28 % et se rapprochera un peu plus du sommet du barème (rabais de 32 %, de 36 % et de 40 % respectivement) après chaque année subséquente de conduite sécuritaire.

L'accident ne touche pas les primes du conducteur ou de la conductrice non responsable.

**Exemple 2**

Un conducteur ou une conductrice du Nouveau-Brunswick a depuis récemment un mauvais dossier de conduite, après avoir eu deux ans auparavant un accident avec responsabilité. Son dossier antérieur faisait état de deux ans de conduite sécuritaire. Après avoir eu un deuxième accident avec responsabilité moins de trois ans après le premier, il ou elle passe de la position -5 à la position -15 dans la zone négative. Une prime de pénalité de 1 050 \$ lui sera appliquée après l'accident. À condition de conduire de façon sécuritaire pendant trois ans de suite, le conducteur ou la conductrice sera admissible à un rabais de conduite sécuritaire au moment de son quatrième renouvellement. Il ou elle devra toutefois payer le tarif de base pendant l'intervalle de trois ans.

L'accident ne touche pas les primes du conducteur ou de la conductrice non responsable.

**Exemple 3**

Un conducteur ou une conductrice ayant à son actif seulement deux ans de conduite sécuritaire a un accident avec responsabilité dans le véhicule familial, qui est immatriculé et assuré au nom de son père ou de sa mère. En application du modèle néo-brunswickois, le conducteur ou la conductrice responsable, et non le propriétaire du véhicule, paie une prime de pénalité. Dans le présent exemple, puisque le conducteur ou la conductrice a conduit de façon sécuritaire pendant deux ans, il ou elle accumule 8 points d'inaptitude, passe de la position +2 à la position -6 et doit payer une prime de pénalité de 250 \$ au fonds d'assurance. En outre, le conducteur ou la conductrice devra conduire de façon sécuritaire pendant trois ans de suite pour être de nouveau admissible à un rabais de conduite sécuritaire. S'il ou elle fait immatriculer et assurer un véhicule avant la fin des trois ans, le tarif de base lié à la marque, au modèle et à l'usage du véhicule à assurer lui sera appliqué.

L'accident ne touche pas les primes du conducteur ou de la conductrice non responsable ni celles du ou de la propriétaire du véhicule (le père ou la mère du conducteur ou de la conductrice responsable).

Le comité recommande un barème de conduite sécuritaire prévoyant un rabais de 4 % pour chaque année sans sinistre ni infraction, jusqu'à concurrence de 40 %. Les propriétaires de véhicules ayant un dossier de conduite vierge au bout de 10 années recevraient un rabais de 40 %. Par comparaison, les conducteurs et conductrices novices recevraient un rabais de 4 % après une première année de conduite sécuritaire.

Le comité recommande un barème pour les mauvais dossiers de conduite, qui prévoirait une modeste somme de 25 \$ pour chacun des deux premiers niveaux, puis de fortes augmentations des tarifs au fur et à mesure que des points d'inaptitude sont accumulés. L'objectif est de percevoir des primes

plus élevées auprès des conducteurs et conductrices qui ont de mauvais dossiers de conduite.

Le barème exact, y compris les points d'inaptitude pour les infractions relatives à la conduite, doit figurer dans la mesure législative pertinente.

### **Primes moyennes**

Il est prévu que, au titre du régime d'assurance automobile publique du Nouveau-Brunswick, la prime actuelle du marché de 1 212 \$ passera à une prime moyenne de 993 \$. La prime moyenne est la prime totale payée par tous les consommateurs et consommatrices pour toutes les garanties souscrites pour leurs véhicules divisée par le nombre total de véhicules. La moyenne est pondérée pour toutes les assurances obligatoires que tout le monde doit souscrire et les garanties facultatives que seulement une partie de la population souscrit. En conséquence, des conducteurs et conductrices paieront davantage que la prime moyenne, et d'autres paieront moins, selon leur dossier de conduite, leurs antécédents en matière de sinistres ainsi que le type et l'usage du véhicule.

À la figure 3, les niveaux moyens des primes par année de conduite sécuritaire dans le système actuel au Nouveau-Brunswick sont comparés à ceux projetés dans le modèle public néo-brunswickois. Pour déterminer le tarif précis que devra payer le ou la propriétaire d'un véhicule, il faudrait un calcul actuariel des tarifs. Le comité estime que ce calcul aurait été prématuré et qu'il dépassait la portée de son mandat à ce stade-ci.

[Figure 3. — Primes moyennes estimatives.]

La prime moyenne de 993 \$ englobe tout. Les primes moyennes estimatives tiennent compte du paiement, par la SAPNB, des contributions pour les services de santé de la province, de la taxe sur les primes, des frais de fonctionnement et d'une surprime de 5 % qui sera imposée pendant les quatre premières années de fonctionnement pour payer tous les frais de préfonctionnement et de démarrage et pour créer un fonds de réserve. En conséquence, la prime moyenne pour les conducteurs et conductrices assurant un véhicule au point de départ sera d'environ 1 390 \$, tandis que la prime moyenne pour les conducteurs et conductrices ayant à leur actif 10 ans de conduite sécuritaire se chiffrera à 834 \$. Plus de 80 % des conductrices et conducteurs néo-brunswickois ont un dossier faisant état de 6 ans ou plus de conduite sécuritaire. La figure 4 indique, pour le modèle néo-brunswickois, les primes moyennes estimatives selon les années de conduite sécuritaire.

[Figure 4. — Primes moyennes estimatives selon le nombre d'années de conduite sécuritaire.]

L'estimation suppose que les consommateurs et consommatrices du Nouveau-Brunswick continueront de souscrire des assurances semblables à celles qu'ils achètent actuellement, soit l'assurance obligatoire souvent assortie d'une garantie supplémentaire telle qu'une assurance responsabilité civile plus élevée et des franchises moins élevées.

Afin de donner aux gens du Nouveau-Brunswick une meilleure idée de l'éventail des primes à laquelle ils pourraient s'attendre dans le modèle proposé, un échantillonnage de conducteurs et conductrices hypothétiques et de leurs niveaux de primes estimatives est expliqué dans la figure 5. Les estimations sont fondées sur les meilleurs renseignements disponibles pour donner aux gens du Nouveau-Brunswick une meilleure idée de la gamme des primes pour un échantillonnage de marques et de modèles de véhicules, de l'usage du véhicule, des niveaux de garanties et de l'expérience de conduite. Toutefois, des calculs actuariels sont nécessaires avant de pouvoir déterminer les niveaux de primes réels dans le modèle néo-brunswickois.

Figure 5. — Modèle néo-brunswickois : exemples de tarifs								
Scénario	Âge et sexe	Expérience au volant	Dossier de conduite	Autres conducteurs et conductrices	Véhicule	Garanties	Endroit	Tarif estimatif
1	45 ans ; femme.	Plus de 10 ans de conduite sécuritaire.		Fille de 16 ans, conductrice novice, vient de terminer des cours de conduite. Fils de 18 ans, 2 ans de conduite sécuritaire.	Dodge Caravan 2002	Responsabilité civile, 2 millions de dollars ; collision et accident sans collision ni versement, franchise de 250 \$.	Campbellton	1 228 \$
2	22 ans ; homme célibataire.	5 ans de conduite sécuritaire.	Un sinistre (bris de pare-brise) l'année dernière.	Aucun.	Toyota Corolla 2001	Responsabilité civile, 1 million de dollars ; collision et accident sans collision ni versement, franchise de 500 \$.	Tracadie	1 358 \$
3	18 ans ; femme célibataire (étudiante).	2 ans de conduite sécuritaire.		Aucun.	Honda Civic avec hayon 1994	Responsabilité civile, 200 000 \$ ; aucune garantie dommages au véhicule.	Saint John	1 007 \$
Véhicule 1	60 ans ; homme.	10 ans de conduite sécuritaire ; usage : agrément.		Aucun.	Pontiac Grand Prix 2002	Responsabilité civile, 2 millions de dollars ; collision et accident sans collision ni versement, franchise de 250 \$.	Miramichi	1 006 \$
4								
Véhicule 2	57 ans ; femme.	6 ans de conduite sécuritaire ; usage : agrément.	Un sinistre sans collision ni versement, il y a 4 ans.	Aucun.	Pontiac Grand Am 1997	Responsabilité civile, 2 millions de dollars ; aucune garantie dommages au véhicule.	Miramichi	528 \$

	5	77 ans; femme.	10 ans de conduite sécuritaire; usage : agrément.		Aucun.	Ford Taurus 2000	Responsabilité civile, 1 million de dollars ; collision et accident sans collision ni versement, franchise de 500 \$.	St. Stephen	812 \$
	6	30 ans; homme.	10 ans d'expérience au volant.	Premier accident avec responsabilité il y a 3 ans ; deuxième accident avec responsabilité l'an dernier ; antérieurement, 7 ans de conduite sécuritaire.	Aucun.	Jeep Cherokee 2001	Responsabilité civile, 1 million de dollars ; collision et accident sans collision ni versement, franchise de 500 \$.	Fredericton	1 906 \$
Véhicule 1	7	29 ans; homme.	10 ans de conduite sécuritaire.	Premier accident sans responsabilité il y a 3 ans ; un sinistre (bris de pare-brise) l'année dernière.	Aucun.	Camionnette Mazda 2004	Responsabilité civile, 1 million de dollars ; collision et accident sans collision ni versement, franchise de 500 \$.	Pettit Rocher	1 150 \$
Véhicule 2	8	28 ans; femme.	7 ans de conduite sécuritaire.	Un accident avec responsabilité il y a 7 ans.	Aucun.	Chevrolet Cavalier 1999	Responsabilité civile, 1 million de dollars ; collision et accident sans collision ni versement, franchise de 500 \$.	Pettit Rocher	1 242 \$
	9	54 ans; homme.	10 ans de conduite sécuritaire.		Aucun.	Oldsmobile Regency 98 1994	Responsabilité civile, 1 million de dollars ; aucune garantie dommages au véhicule.	Grand Bay	678 \$
	10	47 ans; homme.	10 ans de conduite sécuritaire.		Fille de 21 ans ; 3 ans de conduite sécuritaire.	VW Jetta 1996	Responsabilité civile, 1 million de dollars ; collision et accident sans collision ni versement, franchise de 500 \$.	Edmundston	1 038 \$
	11	24 ans; femme.	8 ans de conduite sécuritaire.	Un billet de contravention pour excès de vitesse il y a 3 ans.	Fils de 23 ans ; un accident avec responsabilité il y a 2 ans et un billet de contravention pour excès de vitesse.	Honda Accord 2002	Responsabilité civile, 1 million de dollars ; collision et accident sans collision ni versement, franchise de 250 \$.	Woodstock	1 360 \$
	12	42 ans; homme.	22 ans d'expérience au volant.	Un accident avec responsabilité il y a 3 ans ; 1 <sup>re</sup> infraction de conduite avec facultés affaiblies il y a 5 ans ; 2 <sup>e</sup> infraction de conduite avec facultés affaiblies il y a 2 ans*.	Aucun.	Chevrolet Impala 1994	Responsabilité civile, 200 000 \$ ; aucune garantie dom mages au véhicule.	Memramcook	1 094 \$ (véhicule) 2 550 \$ (conducteur) 3 644 \$ (total)
	13	39 ans; femme.	20 ans d'expérience au volant.	Un accident avec responsabilité il y a 3 ans ; 2 <sup>e</sup> accident avec responsabilité il y a 12 mois.	Aucun.	Nissan Altima 1997	Responsabilité civile, 1 million de dollars ; collision et accident sans collision ni versement, franchise de 500 \$.	Doaktown	1 624 \$

\* Ce conducteur serait surcotisé après chaque infraction relative à la conduite ou au *Code criminel*. Selon ce scénario, il ne pourrait immatriculer son véhicule que s'il détient un permis de conduire valide et que son compte d'assurance est en règle.

### Initiatives de sécurité routière

Le principe directeur des régimes d'assurance automobile publique englobe des efforts concertés en vue de réduire les collisions, les blessures,

la mortalité et les demandes de règlement. Dans le modèle proposé pour le Nouveau-Brunswick, le budget annuel consacré à la sécurité routière est évalué à 4 millions de dollars.

Les régimes d'assurance automobile publique du Canada comportent de nombreuses initiatives de sécurité routière qu'un régime public du Nouveau-Brunswick pourrait imiter. Le comité recommande que la SAPNB, en partenariat avec des organisations et institutions pertinentes telles que des gouvernements, des organismes d'application de la loi, des organisations de personnes âgées et des écoles, élabore une série d'initiatives de sécurité adaptées aux besoins des conducteurs et conductrices du Nouveau-Brunswick.

### **Gouvernance**

Une loi de l'Assemblée législative du Nouveau-Brunswick constituant la Société d'assurance publique du Nouveau-Brunswick devra être rédigée et sanctionnée avant que les conducteurs et conductrices du Nouveau-Brunswick fassent la transition entre le système privé et le régime public. La loi constituera le régime d'assurance et définira les caractéristiques et les prestations de l'assurance ainsi que le cadre de fonctionnement de la corporation de la Couronne. Cette loi sera examinée de fond en comble à la fin de la cinquième année d'activité.

Une ou un ministre délégué à la Société d'assurance publique, sans droit de regard sur le fonctionnement, sera nommé, et un conseil d'administration sera constitué. Le conseil sera chargé de l'élaboration des politiques de la corporation de la Couronne et supervisera cette dernière.

Même si elle constitue une entité publique, la corporation de la Couronne fonctionnera sans lien de dépendance avec le gouvernement provincial. Une telle relation sera importante afin que la viabilité financière de la Société d'assurance publique du Nouveau-Brunswick soit la responsabilité des cotisants et cotisantes à l'assurance automobile et non celle des contribuables. Comme c'est le cas pour la Commission de la santé, de la sécurité et de l'indemnisation des accidents au travail, le passif et l'actif de la SAPNB ne seraient pas inclus dans les états financiers de la province, sauf l'emprunt initial pendant la période de démarrage.

### **Reddition de comptes**

Même si la corporation de la Couronne sera indépendante du gouvernement, le comité recommande certaines mesures qui assureront une reddition de comptes et une transparence complètes et publiques :

1. La SAPNB devra soumettre les tarifs d'assurance à l'approbation de la Commission des entreprises de service public. Les modifications de tarifs feront l'objet d'un examen et d'audiences où le public sera encouragé à participer et à faire une étude approfondie.
2. La loi habilitante qui constituera la SAPNB prévoira un mécanisme indépendant de règlement des différends selon lequel les décisions sur l'indemnisation des préjudices pourront être examinées par un groupe indépendant afin que tout différend soit réglé convenablement et équitablement.
3. La SAPNB comparaitra devant le Comité permanent des corporations de la Couronne de l'Assemblée législative du Nouveau-Brunswick chaque année et au besoin.
4. La SAPNB publiera chaque année, pour son assemblée annuelle publique, un rapport d'activité qui comprendra des états financiers vérifiés.

#### **Estimation du coût du modèle**

En application de la loi et du mandat de la SAPNB, une infrastructure et une organisation seraient mises en place, y compris le personnel, les installations et les systèmes informatiques nécessaires. Le début de ces travaux marquerait le commencement de la période de préfonctionnement, d'une durée estimative de 12 mois, après laquelle les activités commenceraient et la transition des conductrices et conducteurs du Nouveau-Brunswick de l'ancien régime au nouveau s'opérerait. Des coûts en capital seraient aussi assumés pendant la période de préfonctionnement.

Selon les estimations, la SAPNB fournirait des emplois directs à environ 800 personnes au Nouveau-Brunswick, dans divers domaines, y compris le travail de bureau, les services techniques et professionnels, la surveillance et la gestion. L'organisation de la SAPNB inclurait ce qui suit : direction générale, services financiers, opérations d'assurance, indemnisation, technologie de l'information, ressources humaines, contentieux et affaires réglementaires, relations publiques et prévention. Le recrutement et la dotation en personnel devraient se dérouler sur une période de 24 mois, et près de 90 % des effectifs devraient être recrutés pendant les 12 premiers mois. La SAPNB cherchera à recruter, autant que possible, des professionnels de l'assurance expérimentés et accrédités qui font actuellement partie de l'industrie de l'assurance dans la province.

Le tableau 4 ci-dessous donne un résumé des frais globaux.

Tableau 4. — Résumé du coût du projet

	Frais estimatifs
Démarrage	13 300 000 \$
Préfonctionnement	32 010 000 \$
Capital	35 250 000 \$
<b>Total</b>	<b>80 560 000 \$</b>

### Frais de démarrage

Les frais de démarrage sont les charges diverses et les coûts autres qu'en capital assumés pendant la période de préfonctionnement de 12 mois, et ils sont nécessaires pour créer l'infrastructure et les processus nécessaires au fonctionnement de la SAPNB. Ces frais seront capitalisés et amortis sur cinq années. Voici l'estimation des frais de démarrage :

Frais de recrutement	800 000 \$
Frais d'élaboration des systèmes et du processus d'affaires	7 900 000 \$
Frais de communication	3 000 000 \$
Honoraires d'experts-conseils	1 600 000 \$
	<b>13 300 000 \$</b>

La Société d'assurance publique du Manitoba (SAPM) offre d'aider la SAPNB à adapter et convertir les systèmes d'assurance, de finances et d'indemnisation de la SAPM pour répondre aux besoins du Nouveau-Brunswick, ce qui éliminerait le besoin de créer les systèmes à partir de zéro (v. la lettre d'intention à l'annexe M). Ce partenariat mènera aussi à un nouveau système d'immatriculation en ligne et intégré des véhicules pour le Nouveau-Brunswick.

D'autres possibilités de partenariats ou d'impartition, qui permettront peut-être des économies et des gains d'efficacité additionnels, seront envisagées par la SAPNB pendant la période de préfonctionnement.

### Frais de la période de préfonctionnement

Pour la première année, les frais de fonctionnement estimatifs comprendront principalement la rémunération du personnel, les frais de formation et les autres charges de fonctionnement (traitement des données, édifices, impression, papeterie et autres fournitures de bureau, affranchissement, déplacements, téléphone, etc.). Selon les estimations, la rémunération représente 75 % des frais de fonctionnement de la première année ; les 25 % qui restent comprennent les frais de formation et autres charges de fonctionnement. La rémunération du personnel est basée sur l'hypothèse

selon laquelle 700 personnes seront progressivement recrutées au cours de la première année.

Le total des frais de fonctionnement durant la première année est calculé ci-dessous :

Estimation de la rémunération du personnel	23 700 000 \$
Estimation des frais de formation	500 000 \$
Estimation des autres charges de fonctionnement	7 810 000 \$
	<u>32 010 000 \$</u>

Bien qu'il ne s'agisse pas d'un coût de la période de préfonctionnement, il a été estimé que, afin d'aider les diverses parties prenantes à passer de l'ancien modèle d'assurance au nouveau modèle, la SAPNB engagerait des dépenses non répétitives de transition pouvant s'élever jusqu'à 20 000 000 \$ au cours de la deuxième année de fonctionnement.

### Coûts en capital

L'acquisition de biens et de matériel est nécessaire et sera faite pendant la première année de la période de préfonctionnement. Il s'agit des éléments d'actif suivants :

Frais de construction de cinq centres d'indemnisation	10 125 000 \$
Frais de construction du siège social	18 225 000 \$
Allocation pour le mobilier et le matériel	4 000 000 \$
Systèmes de technologie de l'information (matériel de bureautique seulement)	2 900 000 \$
	<u>35 250 000 \$</u>

### Financement du projet

Pendant la période de préfonctionnement, la SAPNB nécessitera un financement de 82 millions de dollars. L'hypothèse retenue est que le projet sera financé par emprunt contracté auprès de la province du Nouveau-Brunswick. Il est prévu que des avances seront versées à la SAPNB pendant la période de préfonctionnement de 12 mois en versements égaux. La structure financière et l'utilisation des fonds prévues sont les suivantes :

**Provenance des fonds**

Province du Nouveau-Brunswick	82 000 000 \$
-------------------------------	---------------

**Utilisation des fonds**

Frais de démarrage	13 300 000 \$
Dépenses en capital	35 250 000 \$
Frais préliminaires de fonctionnement	32 010 000 \$
	<b><u>80 560 000 \$</u></b>

Le financement par emprunt portera intérêt à un taux de 5 % et sera remboursable intégralement au début de la deuxième année, soit la première année de fonctionnement de la SAPNB. Le premier jour de fonctionnement de la deuxième année, la SAPNB connaîtra une rentrée importante de liquidités grâce au transfert à la SAPNB des primes émises des compagnies d'assurance privée, ce qui permettra le remboursement intégral, au début de la deuxième année, de l'avance consentie par la province.

**Projections financières des cinq premières années**

Les projections présentées ci-dessous incluent tous les genres de véhicules et partent de l'hypothèse selon laquelle une surprime de 5 % sera appliquée au cours des années 2 à 5. Les projections incluent les postes habituels compris dans les états financiers des compagnies d'assurance (primes, indemnisation, frais de règlement, commissions, taxe sur les primes, frais de fonctionnement, produits des placements, etc.) ainsi que les frais de démarrage, composés des charges diverses autres que des coûts en capital encourus au cours de la période de préfonctionnement de 12 mois et nécessaires à la création de l'infrastructure et des processus qu'il faut à la SAPNB.

Tableau 5. — Projections financières des cinq premières années					
(en milliers)					
	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5
<b>Bénéfices (pertes)</b>	(34 482 \$)	(9 546 \$)	18 751 \$	25 392 \$	31 518 \$
<b>Bénéfices non répartis (déficit), début de l'année</b>	—	(34 482 \$)	(44 028 \$)	(25 457 \$)	(65 \$)
<b>Bénéfices non répartis (déficit), fin de l'année</b>	(34 482 \$)	(44 028 \$)	(25 457 \$)	(65 \$)	31 453 \$
<b>Encaisse, fin de la période</b>	1 627 \$	224 666 \$	374 978 \$	508 232 \$	632 957 \$

### **Implications pour le commerce international**

Le comité spécial a évalué le modèle néo-brunswickois à la lumière des obligations du Canada au titre, d'une part, de l'Accord de libre-échange nord-américain (ALÉNA) et, d'autre part, de l'Accord général sur le commerce des services (AGCS) de l'Organisation mondiale du commerce (OMC). Au cours de son évaluation, le comité spécial a consulté des spécialistes du commerce international et examiné diverses analyses de la conformité d'un régime d'assurance automobile publique avec les obligations du Canada en matière de commerce international.

Il est clair que l'ALÉNA et l'AGCS n'empêchent pas, à strictement parler, le Nouveau-Brunswick d'établir et de maintenir un régime d'assurance automobile publique. Toutefois, les deux accords contiennent des règles qui s'appliqueraient à la création de la SAPNB et aux activités de celle-ci.

La corporation de la Couronne devrait être constituée de manière à respecter certaines exigences qui visent à minimiser les effets néfastes sur le commerce. En outre, le Canada se ferait probablement demander par ses partenaires commerciaux de l'OMC de faire des rajustements liés au commerce en leur faveur. De plus, il faudrait tenir compte des droits des investisseurs américains et mexicains ayant investi dans le secteur de l'assurance automobile du Nouveau-Brunswick (même si l'ALÉNA n'exige pas que les gouvernements atténuent les effets négatifs sur ces investisseurs ou investissements).

Toutefois, le comité ne peut prédire si une contestation fondée sur l'OMC ou l'ALÉNA pourrait être soulevée (ni si cette contestation pourrait réussir). La création d'une corporation de la Couronne provinciale offrant des services uniquement fournis auparavant par le secteur privé n'a jamais été contestée au titre de l'OMC ou de l'ALÉNA. Un partenaire commercial (ou un investisseur américain ou mexicain) devrait surmonter de nombreux obstacles de droit et de fait s'il voulait contester avec succès la création d'un régime d'assurance automobile publique. Une vaste gamme de facteurs stratégiques et politiques ainsi que les grands intérêts commerciaux des compagnies mères (en plus de celles qui offrent des services d'assurance automobile au Nouveau-Brunswick) auraient une influence sur la décision et la manière de contester.

Les règles de l'OMC et de l'ALÉNA signifient que des questions devront être approfondies si la province décide d'aller de l'avant. Toutefois, le comité spécial est convaincu qu'un régime d'assurance automobile publique, tel que le modèle néo-brunswickois, pourrait être établi au Nouveau-Brunswick en conformité avec les obligations du Canada en matière de commerce international.

En conséquence, le comité spécial recommande que le gouvernement du Nouveau-Brunswick collabore étroitement avec les responsables fédéraux afin d'élaborer une stratégie pour veiller à ce que l'établissement d'un régime d'assurance automobile publique (SAPNB) au Nouveau-Brunswick respecte les obligations du Canada en matière de commerce international.

### **Analyse des retombées économiques dans la province**

Le comité a retenu les services d'un économiste pour évaluer les retombées économiques provinciales qu'aurait le modèle proposé d'assurance automobile publique. L'analyse des retombées économiques constitue l'annexe N du présent rapport.

Selon les estimations, l'application du modèle d'assurance automobile publique qui est proposé entraînera une réduction des effectifs de 1 134 personnes dans l'industrie de l'assurance privée du Nouveau-Brunswick. Cette réduction sera compensée en partie par 800 nouveaux emplois à la Société d'assurance publique du Nouveau-Brunswick qui est proposée. Malgré le déplacement direct des emplois dans l'industrie de l'assurance pendant la deuxième année, il est prévu que les retombées économiques nettes globales du modèle proposé seront positives en raison de la croissance induite dans d'autres secteurs de l'économie de la province.

Les avantages prévus pour l'économie de la province, en supplément d'années-personnes et de produit intérieur brut (PIB), pendant la première année (période de préfonctionnement) sont principalement liés au recrutement mené par la corporation de la Couronne et à l'augmentation des dépenses en capital de plus de 35 millions de dollars pendant la construction du siège social et des centres d'indemnisation régionaux. Les augmentations nettes de l'emploi et du PIB prévues pour la deuxième année (période de fonctionnement) découleront de l'augmentation des dépenses de consommation dans la province, suscitée par la réduction estimative de 103 millions de dollars des primes d'assurance automobile.

### **Résumé des conclusions**

Année de démarrage (année 1) :

- augmentation nette de 109 millions de dollars des sorties brutes au Nouveau-Brunswick ;
- augmentation nette de 1 024 années-personnes au chapitre de l'emploi ;
- augmentation nette de 46 millions de dollars du produit intérieur brut (PIB) du Nouveau-Brunswick ;

- augmentation nette de 6 millions de dollars des recettes du gouvernement fédéral, en raison de l'activité économique accrue au Nouveau-Brunswick;
- augmentation nette de 4,4 millions de dollars des recettes du gouvernement provincial, en raison de l'activité économique accrue au Nouveau-Brunswick.

Année de fonctionnement ordinaire :

- augmentation nette de 144 millions de dollars des sorties brutes au Nouveau-Brunswick;
- réduction de 1 134 emplois dans le secteur de l'assurance privée;
- création de 800 emplois à la Société d'assurance publique qui est proposée;
- augmentation nette de 275 années-personnes au chapitre de l'emploi (en tenant compte des effets directs, indirects et induits);
- augmentation nette de 37 millions de dollars du produit intérieur brut (PIB) du Nouveau-Brunswick;
- augmentation nette de 6,7 millions de dollars des recettes du gouvernement fédéral, en raison de l'activité économique accrue au Nouveau-Brunswick;
- augmentation nette de 3,5 millions de dollars des recettes du gouvernement provincial, en raison de l'activité économique accrue au Nouveau-Brunswick.

### **Répercussions sur les finances de la province**

L'application du modèle néo-brunswickois entraînera une diminution des recettes du gouvernement provincial directement liées à l'industrie de l'assurance automobile. Cette diminution est estimée à environ 3,7 millions de dollars : 3 millions en réduction des recettes de la taxe sur les primes d'assurance automobile, en raison de la diminution des primes totales facturées aux gens du Nouveau-Brunswick, et 700 000 \$ en réduction de l'impôt provincial sur le revenu des corporations que verse actuellement l'industrie de l'assurance automobile privée dans la province. Toutefois, ce manque à gagner sera compensé par l'augmentation prévue des recettes du gouvernement provincial (v. l'analyse des retombées économiques) attribuable à l'augmentation de l'activité économique dans la province, que suscitera l'application du modèle. L'augmentation nette globale des recettes

du gouvernement provincial est évaluée à 3,5 millions de dollars par année de fonctionnement ordinaire.

### **Contribution pour les services de santé**

La Société d'assurance publique du Nouveau-Brunswick continuera de verser au gouvernement du Nouveau-Brunswick la contribution pour les services de santé, sur la même base et à la même hauteur que la contribution versée actuellement par les compagnies d'assurance privée au Nouveau-Brunswick. La contribution pour les services de santé dans la province est évaluée à environ 27,5 millions de dollars par année.

### **Taxe sur les primes**

La Société d'assurance publique du Nouveau-Brunswick continuera de verser au gouvernement provincial la taxe de 3 % sur les primes, basée sur le montant total des primes perçues. Le montant total de la taxe sur les primes versée par la SAPNB est évalué à environ 14 millions de dollars.

### **Impôt sur le revenu des corporations**

La Société d'assurance publique du Nouveau-Brunswick, en tant qu'entité publique sans but lucratif, sera exonérée d'impôt provincial sur le revenu des corporations. Selon les estimations de l'impôt sur le revenu des corporations payé au Nouveau-Brunswick par le secteur de l'assurance automobile, qui se trouvent dans le volume 2 du rapport du Groupe de travail de l'Atlantique sur l'harmonisation de l'assurance, présenté au Conseil des premiers ministres de l'Atlantique en 2003, cette exonération représente une perte de recettes provinciales de 700 000 \$. L'impôt sur le revenu des corporations payé par le secteur de l'assurance automobile du Nouveau-Brunswick représentait moins de 4/10 de 1 % de la somme totale de l'impôt provincial sur le revenu des corporations perçu en 2001-2002.

### **Recouvrements et octroi de licences**

La SAPNB paiera les frais applicables et les droits de licence nécessaires au recouvrement des charges de réglementation du bureau du surintendant des assurances et de la Commission des entreprises de service public du Nouveau-Brunswick associés à l'offre de l'assurance automobile au titre du nouveau régime, ainsi que les droits afférents aux licences de son personnel professionnel.

### **Part provinciale de TVH**

La SAPNB paiera la TVH (incluant la part provinciale) sur ses dépenses imposables.

**Autres répercussions possibles**

Il a été demandé au comité d'étudier les répercussions chez d'autres professionnels, comme les gens de loi, les courtiers et agents, les physiothérapeutes, les médecins et les personnes travaillant dans l'industrie de la réparation d'automobiles. Le comité constate que les relations de la SAPNB et de sa clientèle avec ces professionnels ne changera pas de façon appréciable, à deux exceptions près : les gens de loi ainsi que les courtiers et agents titulaires de licence. Selon les données publiées et les expériences vécues ailleurs, les répercussions suivantes sont prévues :

**Gens de loi**

Dans le cadre du modèle de la SAPNB sans égard à la responsabilité, les gens du Nouveau-Brunswick blessés dans des accidents de la circulation auront droit à la pleine indemnisation des frais médicaux et des frais de réadaptation, au remplacement de leur revenu et à d'autres indemnités corrélatives à la gravité de leurs blessures. Le modèle de la SAPNB éliminerait l'indemnisation des souffrances et douleurs. Les particuliers n'intenteraient plus d'actions en dommages-intérêts, et les avocats et avocates du Nouveau-Brunswick ne s'occuperaient donc plus de demandes d'indemnisation pour préjudice personnel liées à des accidents d'automobile. Après l'instauration du régime manitobain sans égard à la responsabilité, vers le milieu des années 1990, les professionnels de la loi ont eu tendance à se recycler dans d'autres champs de pratique ou à aller pratiquer ailleurs le droit des préjudices personnels.

La diminution viendra amplifier l'effet du plafond de 2 500 \$ sur l'indemnisation des souffrances et douleurs relatives aux blessures mineures aux tissus mous, qui est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2003. Bien qu'il soit trop tôt pour apprécier le plein effet de la nouvelle mesure sur les gens de loi, il est estimé, selon des informations récentes, que le nombre de nouvelles demandes de règlement a baissé de plus de 40 % par rapport à la même période en 2002.

**Courtiers et agents**

Les courtiers jouent un rôle crucial en tant que canal principal de distribution pour l'assurance automobile publique en Colombie-Britannique, au Manitoba et en Saskatchewan. Respectivement, ils reçoivent des commissions de 7 %, de 5 % et de 4 %. L'expérience d'autres provinces indique que le courtage est rentable dans un régime d'assurance automobile publique.

Le modèle de la SAPNB prévoit le versement aux courtiers et agents titulaires de licence d'une commission de 7 % sur les polices d'assurance publique qu'ils vendent. Il s'agit d'une diminution, la commission étant

ramenée de 12,5 % à 7 %. Toutefois, le temps et les ressources nécessaires aux courtiers et agents pour vendre les produits de la SAPNB dans le régime public seront beaucoup moindres. Même si une période de transition est prévue pour permettre de rajuster les besoins en personnel et les frais généraux, le comité estime que les courtiers et agents néo-brunswickois continueront de fournir des services aux gens du Nouveau-Brunswick et de réaliser des bénéfices dans le régime proposé.

Pour faciliter la période de transition, le comité recommande que l'assurance automobile publique soit vendue par l'intermédiaire des courtiers et agents titulaires de licence qui demeurent actuellement au Nouveau-Brunswick et qu'il soit exigé que les opérations soient conclues en personne pendant les cinq premières années de fonctionnement. La SAPNB tiendra aussi compte des frais additionnels liés aux opérations qui seront engagés pendant l'année de transition.

### **Autres effets possibles**

Les répercussions de l'établissement d'un régime d'assurance automobile public sur l'accès à d'autres produits d'assurance multirisque au Nouveau-Brunswick sont des préoccupations qui ont été soulevées au cours des audiences publiques. Si la province du Nouveau-Brunswick décide d'instaurer l'assurance automobile publique, il est possible que des compagnies décident de se retirer complètement du marché. Bien qu'il lui soit impossible de prédire le comportement des compagnies, selon un examen des expériences vécues ailleurs, le comité est persuadé que les consommateurs et consommatrices du Nouveau-Brunswick continueront d'avoir accès aux autres produits d'assurance multirisque à un prix compétitif.

Comme en a fait état l'analyse statistique de 2003 de *Canadian Underwriter*, sur les 20 plus importantes compagnies d'assurance multirisque qui font affaire au Nouveau-Brunswick, 12 sont aussi parmi les 20 plus importantes en Colombie-Britannique, 11 sont aussi parmi les 20 plus importantes au Manitoba, 10 sont aussi parmi les 20 plus importantes en Saskatchewan et 15 sont aussi parmi les 20 plus importantes au Québec. En outre, sur les 20 plus importantes compagnies d'assurance multirisque qui font affaire au Nouveau-Brunswick, 8 (au Manitoba), 10 (en Colombie-Britannique et en Saskatchewan) et 12 (au Québec) vendent de l'assurance automobile facultative ou complémentaire en concurrence avec une corporation de la Couronne chargée de l'assurance automobile publique.

Une autre répercussion possible de l'établissement du modèle d'assurance automobile publique que recommande le comité serait une réduction, au fil du temps, des charges des sinistres pour les régimes d'assurance médico-hospitalière et invalidité des particuliers et des employeurs. En application

du Régime de protection contre les préjudices personnels prévu dans le modèle néo-brunswickois, l'assureur public est le premier débiteur d'indemnisation. En conséquence, tous les frais des soins médicaux et de réadaptation liés aux accidents de la circulation sont pris en charge par le régime d'assurance automobile et ne sont pas subventionnés par les régimes d'assurance médico-hospitalière et invalidité personnels ou collectifs des particuliers.

### **Implications légales**

Comme l'a conclu dans son rapport au Conseil des premiers ministres de l'Atlantique le Groupe de travail de l'Atlantique sur l'harmonisation de l'assurance, aucun obstacle légal ne se pose à la création d'une corporation de la Couronne provinciale chargée de l'assurance automobile publique.

Le comité reconnaît qu'une nouvelle loi et des modifications importantes des lois actuelles seront nécessaires à l'application du modèle de la SAPNB dans la province. Selon un examen préliminaire, il faut prévoir une nouvelle loi pour constituer la corporation de la Couronne et énoncer sa mission ainsi que son cadre de fonctionnement. Il faut aussi prévoir des modifications corrélatives de la *Loi sur les assurances* et de la *Loi sur les véhicules à moteur* pour appliquer le modèle.

### **Coopération interprovinciale**

Le modèle néo-brunswickois que recommande le comité est, en grande partie, le résultat de relations très fortes et étroites ainsi que d'une tradition de coopération interprovinciale entre le Nouveau-Brunswick et le Manitoba.

Un tel esprit de coopération interprovinciale a mené à d'importantes économies liées à l'adaptation du système de fonctionnement de la SAPM pour appliquer le modèle de la SAPNB. Le comité recommande que des relations étroites, à la fois entre les deux gouvernements provinciaux et les deux corporations de la Couronne, se poursuivent. Par exemple, cela pourrait comprendre la formation, l'affectation de cadres supérieurs de la SAPM pour faciliter la transition, l'encadrement des membres du conseil de la SAPNB par leurs homologues de la SAPM ainsi que l'élaboration commune des systèmes à venir.

La question de l'instauration d'une corporation de la Couronne chargée de l'assurance automobile publique dans la région de l'Atlantique a fait l'objet d'un examen d'un point de vue conceptuel par le Groupe de travail de l'Atlantique sur l'harmonisation de l'assurance. Bien que le comité estime que rien, sur le plan légal, n'empêche une démarche régionale en matière d'assurance automobile publique, il est d'avis qu'une démarche graduelle quant à la mise en oeuvre de l'assurance automobile publique dans la région

est justifiée. Compte tenu de l'étendue des modifications et de la réforme législative nécessaires à l'application du modèle de la SAPNB, il semble qu'un effort ciblé et provincial soit la démarche la plus prudente pour ce qui est de l'étape initiale de mise en oeuvre. La province et la SAPNB, une fois cette dernière créée, pourraient plus tard évaluer toute demande visant à étendre le régime du Nouveau-Brunswick aux autres provinces de l'Atlantique ou à l'une d'entre elles.

### **Questions relatives à la transition**

L'application du modèle de la SAPNB, si la décision est prise d'adopter un régime d'assurance automobile publique, soulèvera un certain nombre de questions relatives à la transition.

Le comité recommande :

qu'une loi constituant la corporation de la Couronne et énonçant sa mission, sa structure de gouvernance, les niveaux des prestations, les principes pratiques et ainsi de suite soit élaborée et déposée à l'Assemblée législative aussitôt que possible ;

que la loi constituant la Société d'assurance publique du Nouveau-Brunswick ainsi que toute autre mesure législative proposée soient examinées pour veiller à ce qu'elles soient conformes aux engagements du Canada en matière de commerce international ;

qu'une équipe de haute direction soit recrutée pour amorcer la période de préfonctionnement de la SAPNB dès la constitution de celle-ci ;

qu'une date précise soit choisie pour la transition vers le nouveau régime, date à laquelle toutes les polices souscrites dans le système actuel seront converties au nouveau régime d'assurance automobile publique, qui inclura les renouvellements étalés sur toute l'année, à la date de naissance des propriétaires de véhicules ;

que la SAPNB forme un certain nombre de comités consultatifs auxquels siègeront des parties prenantes telles que des agents et courtiers du secteur privé, des compagnies d'assurance privée, des professionnels en médecine et en réadaptation ainsi que des professionnels en réparation de voitures, afin d'expliquer et de déterminer la façon dont le nouveau régime fonctionnera ;

que la SAPNB travaille en étroite collaboration avec les employeurs du secteur privé et le ministère de la Formation et du Développement de l'emploi afin qu'une stratégie de transition soit élaborée pour le personnel et que les efforts nécessaires soient déployés pour aider le

personnel déplacé à réussir la transition chez la SAPNB, vers une carrière différente ou chez un autre employeur.

### Sommaire des recommandations

1. Le comité recommande le modèle néo-brunswickois d'assurance automobile publique, s'il est décidé de passer à un régime public ; le modèle offre à tous les conducteurs et conductrices une garantie complète à prix abordable et prévoit ce qui suit :
  - tarification sans égard à l'âge, au sexe, à l'état civil, au lieu de résidence, aux antécédents de paiement ni aux déchéances de garantie ;
  - tarification en fonction du dossier de conduite, de l'usage, de la marque et du modèle du véhicule et de la garantie facultative souscrite ;
  - surveillance, par la Commission des entreprises de service public, des tarifs de l'assurance obligatoire et des garanties facultatives ;
  - indemnisation des dommages corporels entièrement sans égard à la responsabilité et sans possibilité d'intenter des poursuites ;
  - continuation de la délivrance des permis de conduire par Services Nouveau-Brunswick ;
  - immatriculation et assurance des véhicules auprès des courtiers et agents, qui touchent une commission de 7 % ;
  - souscription par la SAPNB, par l'intermédiaire d'agents et courtiers du secteur privé, d'une part, de l'assurance obligatoire pour les véhicules et, d'autre part, de garanties facultatives au titre du remplacement du revenu, des dommages corporels, de la responsabilité civile, des collisions, du vol et des accidents sans collision ni versement ;
  - souscription, par les assureurs privés, de garanties facultatives au titre des dommages corporels, du remplacement du revenu et de la responsabilité civile.
2. Le comité recommande un barème de conduite sécuritaire prévoyant un rabais de 4 % pour chaque année sans sinistre ni infraction, jusqu'à concurrence de 40 %. Les propriétaires de véhicules ayant un dossier de conduite vierge au bout de 10 années recevraient un rabais de 40 %. Par

comparaison, les conducteurs et conductrices novices recevraient un rabais de 4 % après une première année de conduite sécuritaire.

3. Le comité recommande un barème pour les mauvais dossiers de conduite, qui prévoirait une modeste somme de 25 \$ pour chacun des deux premiers niveaux, puis de fortes augmentations des tarifs au fur et à mesure que des points d'inaptitude sont accumulés. L'objectif est de percevoir des primes plus élevées auprès des conducteurs et conductrices qui ont de mauvais dossiers de conduite. Le barème exact, y compris les points d'inaptitude pour les infractions relatives à la conduite, doit figurer dans la mesure législative pertinente.
4. Le comité recommande, en application du modèle proposé, que d'importantes ressources soient consacrées à des initiatives de sécurité routière en vue de réduire le nombre de collisions, de blessures, de décès et de demandes de règlement. Le comité recommande que la SAPNB, en partenariat avec des organisations et des institutions pertinentes telles que des gouvernements, des organismes chargés de l'application des lois, des organisations de personnes âgées et des écoles, élabore une série d'initiatives de sécurité adaptées aux besoins des conductrices et conducteurs néo-brunswickois.
5. Le comité recommande une loi constituant la Société d'assurance publique et énonçant sa mission, sa structure de gouvernance, les niveaux des prestations, les politiques de fonctionnement et tout autre élément nécessaire pour constituer rapidement cette corporation.
6. Le comité recommande que la Société d'assurance publique soit tenue de soumettre les tarifs d'assurance à l'approbation de la Commission des entreprises de service public. Les modifications de tarifs feront l'objet d'un examen et d'audiences où le public sera encouragé à participer et à faire une étude approfondie.
7. Le comité recommande que la Société d'assurance publique compare au besoin devant le Comité permanent des corporations de la Couronne de l'Assemblée législative du Nouveau-Brunswick.
8. Le comité recommande que la Société d'assurance publique publie chaque année, pour son assemblée générale annuelle publique, un rapport d'activité qui comprendra des états financiers vérifiés.
9. Le comité recommande que la province du Nouveau-Brunswick collabore étroitement avec le gouvernement du Canada pour veiller à ce que le modèle d'assurance automobile publique proposé respecte toutes les obligations au titre des ententes commerciales internationales.

10. Le comité recommande qu'une équipe soit formée pour amorcer la période de préfonctionnement du régime d'assurance automobile publique dès la constitution de la société.
11. Le comité recommande qu'une date précise soit choisie pour la transition du système d'assurance automobile privée au régime d'assurance automobile publique. Toutes les polices souscrites dans le système actuel seront converties au régime d'assurance automobile publique à cette date.
12. Le comité recommande que la Société d'assurance publique forme des comités consultatifs auxquels siégeront des parties prenantes afin d'expliquer le régime public et de déterminer la façon dont il fonctionnera. Les parties prenantes comprendront des courtiers et agents d'assurance, des compagnies d'assurance privée, des professionnels en médecine, des professionnels en réparation de véhicules ainsi que d'autres intervenants dans le monde de l'assurance.
13. Le comité recommande que la Société d'assurance publique collabore étroitement avec les employeurs du secteur privé et le ministère de la Formation et du Développement de l'emploi afin qu'une stratégie de transition soit élaborée pour le personnel et que les efforts nécessaires soient déployés pour aider le personnel déplacé du secteur de l'assurance automobile à opérer une heureuse transition professionnelle.

---

Sont déposés et lus une première fois les projets de loi suivants :

par l'hon. E. Robichaud :

*37, Loi sur les dons de tissus humains ;*

par l'hon. M<sup>me</sup> Fowlie :

*38, Loi concernant le magasinage le dimanche.*

Il est ordonné que ces projets de loi soient lus une deuxième fois à la prochaine séance.

---

L'hon. M. Green annonce que l'intention du gouvernement est que la Chambre, après la deuxième lecture, se forme en Comité plénier et, moyennant le consentement unanime, étudie le projet de loi 28, dont la deuxième lecture a été ordonnée pour aujourd'hui.

---

Conformément à l'article 75 du Règlement, il est unanimement convenu que, à la suite de la deuxième lecture, le projet de loi 28 soit étudié en Comité plénier à la séance d'aujourd'hui.

---

À l'appel de la deuxième lecture du projet de loi 28, *Loi modifiant la Loi sur les élections municipales*, il s'élève un débat.

Le débat se termine. La motion portant que le projet de loi 28 soit maintenant lu une deuxième fois, mise aux voix, est adoptée.

Le projet de loi 28, *Loi modifiant la Loi sur les élections municipales*, est en conséquence lu une deuxième fois, et il est ordonné qu'il soit renvoyé au Comité plénier.

---

À l'appel de la deuxième lecture du projet de loi 29, *Loi modifiant la Loi sur la santé mentale*, il s'élève un débat.

Le débat se termine. La motion portant que le projet de loi 29 soit maintenant lu une deuxième fois, mise aux voix, est adoptée.

Le projet de loi 29, *Loi modifiant la Loi sur la santé mentale*, est en conséquence lu une deuxième fois, et il est ordonné qu'il soit renvoyé au Comité plénier.

---

À l'appel de la deuxième lecture du projet de loi 30, *Loi modifiant la Loi sur le paiement des services médicaux*, il s'élève un débat.

Le débat se termine. La motion portant que le projet de loi 30 soit maintenant lu une deuxième fois, mise aux voix, est adoptée.

Le projet de loi 30, *Loi modifiant la Loi sur le paiement des services médicaux*, est en conséquence lu une deuxième fois, et il est ordonné qu'il soit renvoyé au Comité plénier.

---

Le préavis requis de deux heures ayant été donné plus tôt dans la séance, le président invite le député de Fredericton-Fort Nashwaak à exposer sa question de privilège.

M. Lamrock fait état que, selon lui, le ministre des Finances, en procédant, avant que l'Assemblée législative n'approuve le budget, aux réductions prévues dans ce budget, fait fi de la procédure régulière et anticipe sur une décision de la Chambre.

Après avoir entendu les observations du leader parlementaire du gouvernement, le président informe la Chambre qu'il sursoit à statuer.

---

Le président invite la députée de Saint John Harbour à exposer sa question de privilège.

M<sup>me</sup> Weir fait état que, selon elle, il est généralement admis qu'un comité de la Chambre a le droit de placer ses délibérations et rapports confidentiels sous l'égide de l'immunité parlementaire et elle soutient que la communication et la publication de l'ébauche du rapport du comité constituent une violation des privilèges de la Chambre et de ses membres.

Le président rend la décision suivante sur la question de privilège de M<sup>me</sup> Weir (Saint John Harbour) :

#### DÉCLARATION DU PRÉSIDENT DE LA CHAMBRE

Mesdames et Messieurs les députés, la députée de Saint John Harbour, à titre de présidente du Comité spécial de l'assurance automobile publique, a soulevé une question très sérieuse relativement à la confidentialité des délibérations des comités. Indubitablement, les délibérations de tous les comités doivent être respectées et demeurer confidentielles jusqu'à la présentation à la Chambre des rapports de ces comités.

Au vu de l'information présentée et des précédents de la Chambre, je suis convaincu qu'il s'agit de prime abord d'une violation de privilège et qu'elle a été soulevée à la première occasion.

En exécution du Règlement, j'invite donc la députée de Saint John Harbour à aller de l'avant avec sa motion.

M<sup>me</sup> Weir, appuyée par M. Stiles, propose ce qui suit :

que soit renvoyée au Comité permanent des privilèges la question de la fuite de l'ébauche du rapport du Comité spécial de l'assurance automobile publique.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

---

Il est unanimement convenu de modifier l'horaire et de suspendre la séance de 12 h 30 à 13 h 15 puis de la lever au plus tard à 16 h 30.

---

À 12 h 30, la séance est suspendue d'office jusqu'à 13 h 15.

13 h 20

Le président de la Chambre reprend le fauteuil.

À l'appel de la deuxième lecture du projet de loi 31, *Loi modifiant la Loi sur les normes d'emploi*, il s'élève un débat.

Le débat se termine. La motion portant que le projet de loi 31 soit maintenant lu une deuxième fois, mise aux voix, est adoptée.

Le projet de loi 31, *Loi modifiant la Loi sur les normes d'emploi*, est en conséquence lu une deuxième fois, et il est ordonné qu'il soit renvoyé au Comité plénier.

---

À l'appel de la deuxième lecture du projet de loi 32, *Loi modifiant la Loi sur la garde et la détention des adolescents*, il s'élève un débat.

Le débat se termine. La motion portant que le projet de loi 32 soit maintenant lu une deuxième fois, mise aux voix, est adoptée.

Le projet de loi 32, *Loi modifiant la Loi sur la garde et la détention des adolescents*, est en conséquence lu une deuxième fois, et il est ordonné qu'il soit renvoyé au Comité plénier.

---

À l'appel de la deuxième lecture du projet de loi 33, *Loi modifiant la Loi sur l'assainissement de l'eau*, il s'élève un débat.

Le débat se termine. La motion portant que le projet de loi 33 soit maintenant lu une deuxième fois, mise aux voix, est adoptée.

Le projet de loi 33, *Loi modifiant la Loi sur l'assainissement de l'eau*, est en conséquence lu une deuxième fois, et il est ordonné qu'il soit renvoyé au Comité plénier.

---

À l'appel de la deuxième lecture du projet de loi 34, *Loi modifiant la Loi sur la pêche sportive et la chasse*, il s'élève un débat.

Le débat se termine. La motion portant que le projet de loi 34 soit maintenant lu une deuxième fois, mise aux voix, est adoptée.

Le projet de loi 34, *Loi modifiant la Loi sur la pêche sportive et la chasse*, est en conséquence lu une deuxième fois, et il est ordonné qu'il soit renvoyé au Comité plénier.

---

À l'appel de la deuxième lecture du projet de loi 35, *Loi modifiant la Loi sur l'évaluation*, il s'élève un débat.

Le débat se termine. La motion portant que le projet de loi 35 soit maintenant lu une deuxième fois, mise aux voix, est adoptée.

Le projet de loi 35, *Loi modifiant la Loi sur l'évaluation*, est en conséquence lu une deuxième fois, et il est ordonné qu'il soit renvoyé au Comité plénier.

---

À l'appel de la deuxième lecture du projet de loi 36, *Loi abrogeant la Loi sur les ventes en bloc*, il s'élève un débat.

Le débat se termine. La motion portant que le projet de loi 36 soit maintenant lu une deuxième fois, mise aux voix, est adoptée.

Le projet de loi 36, *Loi abrogeant la Loi sur les ventes en bloc*, est en conséquence lu une deuxième fois, et il est ordonné qu'il soit renvoyé au Comité plénier.

---

La Chambre se forme en Comité plénier sous la présidence de M. Holder.

À 14 h 37, le président du comité suspend la séance.

14 h 45

La séance reprend.

Après un certain laps de temps, le président de la Chambre reprend le fauteuil. Le président du comité, M. Holder, demande au président de la Chambre de revenir à la présentation des rapports de comités et rapporte que le comité lui a enjoint de faire rapport de l'avancement des travaux au sujet du projet de loi suivant :

28, *Loi modifiant la Loi sur les élections municipales*.

Le président du comité rapporte aussi que le comité lui a enjoint de demander à présenter un autre rapport.

Le président de la Chambre, conformément à l'article 78.1 du Règlement, met aux voix la motion d'adoption du rapport, dont la Chambre est réputée être saisie; la motion est adoptée.

---

La séance est levée à 14 h 50.