



Pour une lutte efficace contre le vol de véhicules automobiles au Québec

**Recommandations du
Groupement des assureurs automobiles**

Présentées à

**La Société de l'assurance automobile
du Québec**

Janvier 2001

TABLE DES MATIÈRES

Le Groupement des assureurs automobiles	3
Introduction	4
Le vol auto - Une préoccupation majeure pour le GAA	5
Un plan d'action basé sur la concertation de tous les partenaires	7
La SAAQ, partenaire essentiel pour une lutte efficace contre le vol auto	9
Recommandations du GAA.....	11
1. Contrôle du marché des pièces recyclées	11
2. Inspections des véhicules accidentés par les mandataires de la SAAQ	17
3. Vérification de véhicules importés	21
4. Information relative aux véhicules accidentés provenant des États-Unis	23
5. Exportation des véhicules automobiles	25
6. Attribution des statuts des véhicules accidentés	26
7. Négligence des automobilistes	29
Conclusion	31
ANNEXE 1 Évolution du vol auto au Québec de 1985 à 1999	
ANNEXE 2 Article du Journal de Montréal «Pièces d'auto : neuf recycleurs sur 10 ne sont pas en règle»	

LE GROUPEMENT DES ASSUREURS AUTOMOBILES

Créé en 1978 en vertu de la *Loi sur l'assurance automobile* du Québec, le Groupement des assureurs automobiles (GAA) regroupe toutes les compagnies d'assurance autorisées à pratiquer l'assurance automobile au Québec.

Le GAA a comme mission principale d'administrer, de façon efficace, tous les mandats qui lui ont été conférés par cette Loi, entre autres, de garantir l'accès à l'assurance automobile à tout propriétaire d'un véhicule automobile, d'établir une convention d'indemnisation directe et de contrôler l'estimation de dommages automobiles et le coût des sinistres automobiles.

À la demande de l'Inspecteur général des institutions financières, le GAA gère aussi différents programmes, notamment le Plan statistique automobile du Québec et le Fichier central des sinistres automobiles. Enfin, au-delà des mandats et des pouvoirs qui lui ont été confiés par le législateur, le GAA coordonne toute une série d'activités volontaires approuvées par ses membres.

En effet, le GAA a mené ou mène encore plusieurs activités et campagnes de prévention et d'éducation auprès des consommateurs. Entre autres, parmi les plus importantes :

- Participation à l' « Opération Faucon » visant à retrouver des véhicules volés sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal.
- Campagne d'affichage et de sensibilisation à la prévention du vol auto en collaboration avec ses partenaires, les corps policiers du Québec.
- Campagne d'information « grand public » sur l'assurance automobile (capsules d'information à la radio et dans la presse écrite).
- Participation au projet CIBLE visant à démanteler les réseaux de voleurs d'automobiles.
- Collaboration au projet CERVO (Contrôle de l'Exportation et du Recel de Véhicules Outre-mer) visant à contrer les vols de véhicules commis à des fins d'exportation.
- Collaboration à l'opération AUTOgraphe qui a permis le marquage des vitres de milliers de véhicules automobiles et de sensibiliser les automobilistes à la prévention.

Comme on peut le constater, le GAA déploie des efforts considérables au chapitre de la prévention. Le projet de lutte contre le vol auto qu'il a récemment initié en est le meilleur exemple. La réussite d'un tel projet permettra de réduire les indemnités versées par les assureurs et de maintenir la prime d'assurance automobile au meilleur coût possible et ce, pour le plus grand bénéfice des consommateurs.

Pour atteindre les objectifs visés, le GAA compte toutefois sur la collaboration de tous ses partenaires et tous les intervenants concernés par le fléau du vol automobile.

INTRODUCTION

Depuis plusieurs années, le vol de véhicules automobiles frappe durement les pays industrialisés et, malheureusement, le Québec n'échappe pas à ce fléau. La preuve? En 1999, près de 35 000 véhicules ont été volés au Québec seulement (Annexe I), ce qui signifie un vol à toutes les 15 minutes!

Les répercussions en terme d'indemnités sont considérables : en 1999, au Québec seulement, les assureurs ont en effet versé 271 \$ millions aux victimes du vol auto. À lui seul, ce montant représente près de la moitié (45%) des indemnités reliées au vol auto pour tout le Canada! Uniquement pour le vol auto, les assureurs canadiens ont en effet payé près de 600 millions \$ en indemnités.

À l'instar des pays ou États américains, tels l'Australie, l'Angleterre et le Michigan, qui ont fait preuve d'idées originales pour mettre en place des stratégies afin de contrer le problème auquel ils étaient confrontés, le Québec a décidé de se prendre en main.

Fort de l'intérêt manifesté par ses membres, le Groupement des assureurs automobiles a en effet décidé de prendre le leadership dans la lutte à mener pour contrer le vol auto. Ce leadership lui permet ainsi de coordonner les efforts de l'ensemble des intervenants concernés vers un même objectif : diminuer substantiellement le nombre de vols de véhicules automobiles commis chaque année et, par conséquent, les indemnités versées par les assureurs aux victimes de ce type de délit.

Dans le présent document, le GAA expose cette préoccupation majeure que constitue le vol automobile pour les assureurs automobiles. Il expose également les actions concrètes mises en place pour le contrer, dont l'élaboration d'un *Plan d'action Lutte contre le vol auto*, pour lequel il mise sur la collaboration de ses partenaires.

C'est d'ailleurs dans cette perspective que le GAA présente à la Société de l'assurance automobile du Québec certaines recommandations, lesquelles s'inscrivent dans le cadre des mesures contenues dans son Plan d'action.

LE VOL AUTO

UNE PRÉOCCUPATION MAJEURE POUR LE GAA

Depuis plus de dix ans, le phénomène du vol de véhicules automobiles constitue une préoccupation importante pour les assureurs automobiles en raison des sommes considérables versées en indemnités aux victimes de ce type de délit.

Au fil des ans, de multiples efforts ont été investis en matière de prévention, comme en font foi les diverses campagnes et activités de prévention initiées de concert avec ses partenaires policiers. Malheureusement, à long terme, ces efforts n'ont pas donné les résultats escomptés.

Devant un tel constat, en octobre 1998, le Groupement des assureurs automobiles sonnait à nouveau l'alarme. Dans son rapport «*Le vol automobile au Québec*», dans lequel il dresse un portrait plutôt sombre du vol auto au Québec, le GAA fait prendre conscience à l'Industrie et à tous ses partenaires de l'importance d'agir en concertation.

Le défi de la concertation

C'est dans cet esprit que le GAA organisait les 15 et 16 juin 1999 à l'École des Hautes Études Commerciales de Montréal, un important Symposium sur le vol automobile. Sous le thème «*Le défi de la concertation*», ce Symposium a réuni plus de 200 délégués provenant de différents secteurs d'activités reliés de près ou de loin à la problématique du vol automobile.

Ainsi, dans le cadre des divers ateliers au programme de cet événement, assureurs, policiers, criminologues, représentants d'organismes de réglementation - dont ceux de la Société de l'assurance automobile du Québec - représentants du milieu judiciaire, manufacturiers, carrossiers ainsi que recycleurs, ont pu discuter du problème du vol auto au Québec et tenté de dégager certaines pistes de solution en mesure de contrer un tel fléau.

Au terme du Symposium, le GAA a adopté une série de recommandations, lesquelles ont confirmé la prise en charge du leadership de la lutte contre le vol automobile par les assureurs automobiles et l'affectation de ressources humaines et budgétaires strictement dédiées au vol automobile.

Par ailleurs, afin de maintenir l'esprit d'engagement suscité lors du Symposium et dans la foulée des recommandations adoptées par la suite, le GAA a posé toute une série d'actions concrètes, notamment :

- Création de différents comités de travail formés de représentants des divers intervenants impliqués, dont une représentante de la Société de l'assurance automobile du Québec qui a participé au Comité sur le contrôle du parc automobile. Ces groupes de travail avaient pour tâche d'approfondir la réflexion quant aux mesures correctives à instaurer pour pallier les problèmes identifiés lors du Symposium par rapport aux différents aspects entourant le phénomène du vol auto, soit les mesures à mettre en place pour colmater les failles du système qui facilitent le travail des voleurs de véhicules automobiles.
- Formation d'une équipe consacrée strictement à la lutte contre le vol auto au Québec. Mise en place en décembre 1999, cette équipe a pour mandat spécifique l'élaboration et la mise en place d'un Plan d'action orienté vers la lutte contre le vol automobile.
- Élaboration d'un bulletin d'information consacré à la prévention du vol auto. En mars 2000, le GAA lançait *Le Phare*. Via ce nouvel outil distribué gratuitement à tous les deux mois à plus de 1 700 exemplaires, ce bulletin assure la transmission de toutes les informations relatives au vol auto à tous les partenaires impliqués dans la lutte contre le vol auto au Québec.

UN PLAN D'ACTION BASÉ SUR LA CONCERTATION DE TOUS LES PARTENAIRES

Aussitôt en place, l'équipe du vol auto du GAA s'est donc mise au travail d'élaborer un Plan d'action contre le vol auto.

Conscient qu'il ne peut à lui seul mener une lutte efficace pour contrer ce type de délit, le GAA adoptait, en avril 2000, le *Plan d'action – Lutte contre le vol auto*, lequel mise sur le travail de concertation avec tous les intervenants concernés.

En effet, l'ensemble des actions et interventions du Plan d'action a pour objectif de contrer les différents types de vols, qu'il s'agisse des vols liés aux réseaux organisés, des vols opportunistes ou encore des vols liés à la fraude à l'assurance. Pour ce faire, les mesures suggérées visent, d'une part, à colmater les failles des différents systèmes de contrôle de façon à rendre le vol et la revente de véhicules de plus en plus difficile, dangereux et peu payant. D'autre part, le Plan comporte également des actions axées davantage sur les façons d'assurer la concertation, élément essentiel pour une lutte efficace contre le vol auto.

Cernant les différents aspects entourant la problématique du vol auto au Québec, le Plan d'action comporte quatre volets spécifiques, soit :

- **la prévention de la fraude et l'amélioration des pratiques des assureurs :**
entre autres, par l'instauration de meilleures pratiques d'Industrie au niveau de la souscription et du règlement des sinistres;
- **la prévention des vols reliés aux réseaux professionnels et groupes organisés :**
entre autres, en assurant un meilleur contrôle du parc automobile et en resserrant les mesures de contrôle entourant le commerce des pièces recyclées et celles liées à l'importation et à l'exportation des véhicules automobiles;
- **la prévention des vols opportunistes / vols commis par les jeunes :**
entre autres, par une meilleure protection des véhicules et une plus grande responsabilisation des consommateurs;
- **la concertation / coopération :**
entre autres, par l'instauration de mesures visant à obtenir et à maintenir l'engagement et l'intérêt des intervenants concernés.

Le thème de la concertation étant à la base même du *Plan d'action – Lutte contre le vol auto*, le rôle du GAA consiste à coordonner et à synchroniser les activités des divers intervenants impliqués dans la lutte à mener. Outre ses membres, les assureurs automobiles, on retrouve, parmi les partenaires concernés, le Service anti-crime des assureurs, le Centre d'information sur les véhicules du Canada, les services de police, des organismes de réglementation, les différentes instances gouvernementales, les représentants du milieu judiciaire, les manufacturiers d'automobiles, les recycleurs, les représentants des consommateurs, etc.

Par ailleurs, compte tenu du leadership qu'il a décidé d'assumer dans ce dossier, le GAA s'est aussi donné comme mandat, lorsque requis, de faire les représentations nécessaires auprès de chacun de ses partenaires afin que les mesures sous leur responsabilité soient appliquées ou, le cas échéant, modifiées de façon à assurer une lutte efficace contre le fléau du vol auto.

C'est dans cet esprit que le Groupement des assureurs automobiles formule dans le présent document certaines recommandations à la Société de l'assurance automobile du Québec.

LA SAAQ, PARTENAIRE ESSENTIEL

POUR UNE LUTTE EFFICACE

CONTRE LE VOL AUTO

Selon la *Loi sur l'assurance automobile du Québec*, la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) a, entre autres, le mandat de gérer le droit d'accès au réseau routier québécois. En vertu d'un tel mandat, la SAAQ est responsable de la gestion du Code de la sécurité routière, du permis de conduire, de l'immatriculation et de la sécurité des véhicules. Dans le *Plan d'action - Lutte contre le vol auto* du GAA, certaines mesures identifiées comme solutions susceptibles de contrer le vol auto touchent spécifiquement certains aspects liés aux responsabilités de la SAAQ, soit le contrôle du parc automobile et du commerce des pièces recyclées.

Or, il s'agit de deux aspects qui ont été clairement identifiés - par les participants du Symposium sur le vol auto et par les membres des comités de travail qui ont suivi - comme étant prioritaires et sur lesquels il y a lieu de s'attarder pour lutter efficacement contre le vol auto.

Lors d'une rencontre exploratoire tenue en septembre dernier avec des responsables de la Société de l'assurance automobile du Québec, il a été mentionné que des modifications importantes au système informatique de la Société seront apportées au cours des prochaines années. Nous considérons qu'il est donc opportun de présenter ce mémoire actuellement puisque certaines de nos recommandations ont effectivement une incidence sur le système informatique de la SAAQ.

À la lecture du document, vous constaterez donc que certaines recommandations se rapportent essentiellement aux aspects sous l'actuelle gouverne de la SAAQ. Elles n'impliquent aucune modification majeure dans le fonctionnement des activités de la SAAQ, mais proposent plutôt des moyens d'assurer un meilleur contrôle du parc automobile au Québec et du marché des pièces recyclées.

Par ailleurs, comme le contrôle du parc automobile inclut les activités se rapportant à l'importation et l'exportation des véhicules au Québec – un des éléments auxquels il faut aussi s'attarder - certaines recommandations supposent un élargissement du mandat actuel de la SAAQ.

À cet égard, la SAAQ est aussi le seul organisme à détenir l'ensemble des données relatives au parc automobile, qu'il s'agisse des informations relatives à l'immatriculation des véhicules, le statut des véhicules accidentés déclarés « perte totale » ou les véhicules dits « d'intérêt ». Cette source d'information s'avérant essentielle pour le GAA dans le succès de son projet de lutte contre le vol auto, d'autres recommandations visent donc à obtenir la collaboration de la SAAQ à ce niveau.

Enfin, le GAA formule également des recommandations afin de contrer les vols de véhicules dus à la négligence et ce, en responsabilisant davantage les automobilistes.

Sans la collaboration de la Société de l'assurance automobile du Québec, l'atteinte des objectifs visés en matière de lutte contre le vol auto par le Groupement des assureurs automobiles est fortement compromise. C'est pourquoi le GAA souhaite que les recommandations qu'il formule ci-après soient non seulement entendues, mais qu'elles pourront également être mises en application dans les meilleurs délais.

RECOMMANDATIONS DU GAA

1. CONTRÔLE DU MARCHÉ DES PIÈCES RECYCLÉES

Comme il a déjà été mentionné, le GAA s'est donné comme objectif d'assurer le meilleur contrôle possible du coût des sinistres automobiles afin de maintenir la prime de chaque propriétaire de véhicule à un coût raisonnable. Pour ce faire, le GAA mise sur le contrôle de l'estimation des dommages automobiles, un mandat qu'il exerce via l'agrément de Centres d'estimation, l'accréditation d'établissements d'estimation et la qualification des estimateurs en dommages automobiles.

Ainsi, grâce aux normes, aux procédures et aux mesures de contrôle instaurées par le GAA en matière d'estimation de dommages automobiles, le règlement des sinistres automobiles se fait selon un processus bien établi. Basé sur des critères rigoureux, ce processus permet de déterminer, par exemple, quand une pièce doit être réparée, quand elle doit être remplacée, le temps requis pour effectuer les travaux et le type de pièces à utiliser.

Si une pièce doit être remplacée, là encore, une séquence logique est suivie quant au choix des pièces à utiliser. Ainsi, selon les dispositions du contrat et la disponibilité des pièces, on aura recours soit à des pièces usagées, soit à des pièces neuves (pièces similaires ou pièces d'origine).

Si le remplacement de pièces par des pièces similaires ou d'origine ne pose pas problème puisque l'approvisionnement se fait directement auprès de fabricants, la situation est tout autre au niveau des pièces usagées.

Problématique

L'absence ou le manque de contrôle dans le domaine des pièces recyclées favorise en effet l'écoulement de pièces de rechange volées pour la réparation des véhicules accidentés. Certaines interventions policières ont d'ailleurs permis de confirmer l'existence d'un tel commerce (Voir Annexe II).

On assiste également à une autre pratique déplorable; alors que l'estimation des dommages automobiles prévoit le remplacement par une pièce neuve, on constate parfois que la pièce installée est usagée ou, pire encore, volée. L'atelier de réparation s'approvisionne alors auprès de fournisseurs de pièces illicites.

L'assureur, et par voie de conséquence, l'assuré, ont alors payé pour une pièce neuve, donc plus coûteuse, alors que la pièce installée est de moindre valeur.

À courte vue, certains prétendent que cet aspect relatif au vol automobile pourrait aisément être résolu si les assureurs ne recommanderaient que l'utilisation de pièces neuves dans la réparation automobile.

Or, l'examen des pratiques sur le marché démontre qu'une telle pratique n'aurait non seulement pas les effets escomptés mais elle risquerait d'avoir un impact des plus néfaste non seulement sur le marché de l'assurance – en augmentant le coût des sinistres, une telle pratique augmenterait le coût de l'assurance – mais également sur le commerce des pièces recyclées qui a toute sa raison d'être.

À cet égard, il est important de souligner que l'expérience a été tentée au Michigan et n'a pas été concluante; non seulement le coût des sinistres a augmenté de façon drastique, le vol automobile n'a, quant à lui, subi aucune diminution.

Aucune vérification du respect des conditions liées à l'obtention d'une licence

Le Règlement sur les commerçants et les recycleurs (section II – Conditions et formalités de délivrance d'une licence) stipule que :

Article 2, alinéas 11 et 12 :

« Pour la délivrance d'une licence de commerçant ou de recycleur, une personne doit remplir les conditions suivantes :

11° « ne pas avoir, au cours des cinq années précédant sa demande, été déclarée coupable d'une infraction criminelle de recel, de fraude ou de vol impliquant un véhicule routier ou ses pièces à moins qu'un pardon n'ait été obtenu »

12° « être constituée uniquement d'actionnaires, d'associés, d'administrateurs ou d'employés remplissant la condition sanctionnée au paragraphe 11° »

Malgré l'existence d'une telle réglementation, on constate malheureusement qu'aucune enquête ou vérification approfondie n'est réalisée lors de l'octroi d'un permis de commerçant-recycleur pour vérifier si le requérant répond aux conditions exigées.

Selon les informations que nous avons obtenues, la seule vérification faite l'est via une question figurant sur le formulaire de demande de permis de commerçant-recycleur. Celle-ci vise à savoir si le requérant a été déclaré coupable d'une infraction criminelle de recel, de fraude ou de vol impliquant un véhicule routier ou ses pièces. Il semble qu'aucune vérification de la réponse donnée ne soit faite et que l'on se fie à l'honnêteté et la bonne foi du requérant.

La vérification devrait selon nous être faite non seulement au moment de l'octroi de la licence mais également après, lors de son renouvellement.

Aucun accès à l'information relative aux antécédents judiciaires

De plus, malgré l'existence de cet article dans le Règlement de la sécurité routière, un problème majeur existe quant à l'accès à l'information sur les antécédents judiciaires d'une personne.

En effet, en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information*, la SAAQ n'a pas accès aux données du Centre de renseignement policier du Québec (CRPQ) qui lui fournirait rapidement les informations nécessaires à la vérification des antécédents judiciaires d'un requérant.

Dans le contexte où la SAAQ détient par le Code de la sécurité routière le mandat d'émettre la licence à un commerçant-recycleur et devrait, de ce fait, vérifier la véracité des informations données par un requérant, nous pensons que la loi d'accès à l'information devrait être revue afin que la Société puisse effectuer des vérifications d'antécédents judiciaires contenues dans le CRPQ.

À court terme ou à défaut d'en arriver à un tel changement législatif, il semble que la SAAQ peut remédier à une telle situation et avoir accès à ce type d'information par le biais d'une entente avec un ou des corps policiers.

Lacunes au niveau de la réglementation et des visites de contrôle

L'article 155 du Code de la sécurité routière prévoit que :

« Le recycleur doit tenir un registre dont la forme et les règles de conservation sont prévues par règlement et qui contient les renseignements suivants :

1° le numéro d'identification de tout véhicule routier qu'il reçoit, la description de ses pièces majeures et leur identification par le numéro d'identification ou par un numéro qui y fait référence;

2° la description et l'identification, par le numéro d'identification du véhicule routier d'où elle provient, de toute pièce majeure qu'il reçoit détachée d'un véhicule routier;

3° la date d'acquisition de tout véhicule routier et de toute pièce majeure ainsi que les noms et adresse de la personne de qui il les a reçus;

4° la date de vente d'un véhicule routier ou d'une pièce majeure ainsi que les nom et adresse de l'acheteur. »

Par ailleurs, l'Article 156 du Code de la sécurité routière stipule que :

« Le recycleur doit, à la demande d'un agent de la paix ou d'un employé de la Société spécialement désigné à cette fin, lui permettre de vérifier, à toute heure raisonnable, son registre ainsi que les véhicules routiers et les pièces majeures qu'il a en sa possession. »

La réglementation concernant les commerçants-recycleurs existe déjà mais n'a pas été appliquée véritablement afin d'en mesurer l'efficacité réelle. Les visites de contrôle chez les recycleurs sont quasi-inexistantes et c'est sans doute parce que l'on en impute la responsabilité aux services de police. Il semble qu'aucun employé de la SAAQ ne soit d'ailleurs désigné pour effectuer une telle vérification.

Non seulement les visites de contrôle ne sont pas systématiquement faites, il semble que les rares vérifications qui soient effectuées le sont à la suite de plaintes ou de soupçons.

Or, nous doutons fortement que la Société puisse s'en remettre aux divers corps policiers pour faire appliquer un tel règlement. D'une part, les restrictions budgétaires ne permettent pas aux services de police d'affecter des policiers à ce travail, d'autre part, de telles vérifications requièrent une expertise que peu de personnes et de services de police détiennent actuellement.

De plus, le GAA a reçu certains commentaires relativement à la tenue du registre par certains recycleurs qui consigneraient l'information demandée sur un «simple calepin de notes». Nous croyons qu'il serait opportun de vérifier de telles allégations et d'effectuer une consultation à ce sujet afin de s'assurer que la réglementation soit revue intégralement et que les règles quant à la forme que doit avoir le registre soient resserrées.

Finalement, au niveau des sanctions que pourraient avoir les commerçants-recycleurs (articles 164,1 et 165 du Code de la sécurité routière), nous croyons qu'elles doivent être revues et leur sévérité accrue.

En effet, des amendes de quelques centaines, voire de quelques milliers de dollars, ne nous semblent pas dissuasives pour des gens qui feraient du commerce de pièces recyclées une opération criminelle.

Il nous paraît essentiel que les sanctions prévoient le retrait automatique d'une licence en cas d'infraction et même, l'impossibilité pour un individu d'obtenir une licence dans les cas de récidive.

Objectif

Pallier les lacunes au niveau du règlement et des modalités de contrôle des commerçants recycleurs, notamment au niveau de la tenue de leur registre, de façon à garantir la légitimité du commerce des pièces recyclées.

Compte tenu des lacunes constatées au niveau :

- du règlement sur la forme et les règles de conservation du registre;
- du contrôle à exercer lors de l'octroi et du renouvellement des permis de commerçants-recycleurs;
- de l'accès à l'information relative à la vérification des antécédents judiciaires d'une personne demandant un permis de commerçant ou de recycleur;
- des visites de contrôle des recycleurs;
- des sanctions décrites dans le Code de la sécurité routière;

Le Groupement des assureurs automobiles recommande :

1. Que la Société de l'assurance automobile du Québec, avant l'octroi ou le renouvellement d'une licence de commerçant recycleur :
 - vérifie les antécédents judiciaires de la personne qui en fait la demande et toute personne ayant un lien direct avec l'entreprise (actionnaires, associés, administrateurs et employés);
 - soit informée de la venue d'un nouvel actionnaire, associé, administrateur ou employé afin qu'une vérification des antécédents judiciaires soit réalisée;
 - par le biais d'une entente avec les corps policiers, puisse faire effectuer une vérification relative aux antécédents judiciaires du requérant et de toute personne ayant un lien direct avec ce dernier;
2. Que le règlement sur la tenue du registre soit revu et les règles resserrées.
3. Que la SAAQ effectue des visites de contrôle chez tous les commerçants-recycleurs, au moins une fois par année, afin d'effectuer les contrôles prévus par règlement.
4. Que les sanctions soient revues et leur sévérité accrue.

2. INSPECTIONS DES VÉHICULES ACCIDENTÉS PAR LES MANDATAIRES DE LA SAAQ

Problématique

Dans le cadre des inspections faites par les mandataires de la Société de l'assurance automobile du Québec sur les véhicules accidentés qui ont été reconstruits, les vérifications portent sur les aspects technique et mécanique. En effet, ces inspections visent strictement à confirmer si le véhicule est sécuritaire et apte à être réintroduit sur le réseau routier.

En vertu de l'article 546.4 du Code de la sécurité routière,

« Toute personne qui reconstruit un véhicule accidenté doit constituer un dossier de reconstruction en utilisant le formulaire fourni par la Société. Le dossier doit contenir les documents et les renseignements suivants :

1° les noms et adresse de la personne qui reconstruit, ceux du propriétaire du véhicule et de l'assureur avec le numéro du dossier de réclamation;

2° l'identification du véhicule;

3° la liste des pièces majeures utilisées, incluant le nom du fournisseur, la date d'achat et le numéro d'identification du véhicule d'origine;

4° l'estimation des réparations produites par l'assureur;

5° la facture d'achat de la carcasse du véhicule et celles des pièces majeures nécessaires à la reconstruction;

6° des photographies en couleurs illustrant l'avant, l'arrière et les côtés du véhicule prises avant la reconstruction et une photographie en couleurs prise sur le banc de contrôle et de redressage;

7° l'attestation que les documents et les renseignements sont véridiques;

8° tout autre document ou renseignement requis par règlement. »

Uniformité du travail d'un mandataire à l'autre

Des consultations avec nos membres et la vérification de certains dossiers de sinistres nous ont confirmé qu'il existe un manque d'uniformité dans la façon dont les mandataires effectuent leur travail. Alors que dans certains cas, le mandataire «laisse passer» des véhicules dont le dossier de reconstruction n'est pas conforme aux exigences du Code, on constate par ailleurs que dans d'autres cas, le mandataire effectue plus qu'une inspection technique et mécanique.

Évidemment, nous ne pouvons que saluer l'initiative du mandataire qui va au-delà de son mandat, notamment lorsque son travail permet de déceler un véhicule volé maquillé ou reconstruit avec des pièces illicites. Nous nous questionnons toutefois sur l'intégrité et l'honnêteté de certains mandataires qui ont clairement autorisé la remise sur la route de véhicules dont le dossier de reconstruction n'était pas conforme.

Il semble que dans certains cas, on ne vérifie pas la qualité et la véracité des documents et informations requises.

Lacune au niveau du contrôle de l'utilisation de pièces usagées

Lors de la reconstruction ou la réparation d'un véhicule, des pièces usagées peuvent être utilisées afin que ce dernier puisse reprendre la route de façon sécuritaire. À cet effet, les garagistes s'approvisionnent chez des recycleurs. Malheureusement, certains de ces garagistes et recycleurs ne sont pas honnêtes et utilisent des pièces illicites pour reconstruire ces véhicules. Selon les alinéas 3 et 5 de l'article 546.4, le dossier de reconstruction doit comprendre les documents et renseignements suivants :

- 3° la liste des pièces majeures utilisées, incluant le nom du fournisseur, la date d'achat et le numéro d'identification du véhicule d'origine;
- 5° la facture d'achat de la carcasse du véhicule et celles des pièces majeures nécessaires à la reconstruction.

Or, il semble que peu ou pas du tout de contrôle des pièces utilisées pour la reconstruction de véhicule soit effectué. Un tel laxisme favorise donc l'utilisation de pièces volées ou encore l'utilisation répétée du NIV d'une pièce d'un véhicule légitime; par exemple, le NIV de la porte avant droit d'un véhicule légitime a été utilisé à plusieurs reprises comme renseignement justifiant la reconstruction de véhicule.

La détection de véhicules maquillés

Dans le cadre de telles inspections, il arrive que des mandataires qui procèdent à l'inspection décèlent que tel ou tel véhicule reconstruit est – dans les faits - un véhicule qui a été volé et maquillé. Or, les inspections confiées aux mandataires de la SAAQ ne couvrent pas l'aspect « détection des véhicules volés », c'est-à-dire la détection d'un véhicule maquillé.

Compte tenu qu'un des aspects importants liés au phénomène du vol auto réside dans la réutilisation illégale du NIV de véhicules accidentés sur des véhicules volés, et compte tenu du nombre de véhicules soumis aux inspections pour obtention d'un dossier de reconstruction - plus de 30 000 en 1999 ¹ - les mandataires de la SAAQ représentent des alliés de première ligne dans la lutte contre le vol auto. Malheureusement, les critères de détection de véhicules volés qui ont été maquillés ne figurent actuellement pas parmi les critères d'inspection sous la responsabilité des mandataires de la SAAQ.

C'est donc dire qu'il y a actuellement des véhicules volés, maquillés et immatriculés par la SAAQ et qui roulent sur les routes du Québec. Et dans bien des cas, les propriétaires de ces véhicules ne sont même pas conscients de cette situation.

¹ Société de l'assurance automobile du Québec, Rapport d'activité 1999, p.35

Objectifs

Revoir les modalités d'octroi et de contrôle des contrats aux mandataires de la SAAQ pour s'assurer de leur intégrité et de la qualité du travail accompli.

Faire des mandataires de la SAAQ responsables des inspections des véhicules accidentés des alliés dans la lutte contre le vol auto.

Compte tenu des lacunes observées dans

- la qualité du travail effectué par certains mandataires et le manque d'uniformité d'un mandataire à l'autre;
- l'intégrité de certains mandataires;

Compte tenu des opportunités de détection de véhicules volés

- que constituent les inspections effectuées par les mandataires de la SAAQ;

Le Groupement des assureurs automobiles recommande :

5. Que les conditions d'octroi et de contrôle des mandataires soient revus afin de s'assurer d'une qualité et d'une intégrité du travail de vérification effectué par les mandataires.
6. Que des normes et des procédures soient définies et diffusées afin de garantir une uniformité du travail d'un mandataire à l'autre.
7. Que le Code de la sécurité routière soit modifié de telle sorte que les inspections de véhicules accidentés reconstruits qu'elle confie à ses mandataires prévoient des critères de détection de véhicules volés; l'examen plus approfondi du véhicule à des fins de détection du vol pourrait être fait, soit par un mandataire de la SAAQ, soit par un autre partenaire désigné.
8. Qu'un contrôle plus serré soit effectué en ce qui concerne la provenance et l'authenticité des pièces utilisées.
9. De former les mandataires de la SAAQ en matière de détection de véhicules volés ou maquillés.

3. VÉRIFICATION DE VÉHICULES IMPORTÉS

Problématique

Le nombre important de véhicules qui entrent au Québec constitue une avenue privilégiée par les réseaux de voleurs pour exercer leurs activités illicites.

En effet, on sait que bon nombre de véhicules sont importés avec, comme seul objectif, d'utiliser le numéro de série du véhicule importé pour donner une identité légitime à un véhicule volé au Québec.

Dans le cas de véhicules importés gravement accidentés (VGA), la SAAQ est informée de leur statut à l'entrée de sorte que le véhicule sera assujéti aux inspections technique et mécanique du Code de la sécurité routière pour être immatriculé.

Comme nous l'avons fait valoir précédemment en ce qui a trait aux véhicules gravement accidentés qui sont reconstruits, nous croyons que tout véhicule qui entre au Québec doit faire l'objet d'une inspection mécanique et technique mais également une vérification spécifique afin de s'assurer que le véhicule n'a été ni volé, ni maquillé, ni reconstruit avec des pièces illicites. De telles vérifications doivent être exigées dans de brefs délais afin de s'assurer d'avoir en main les informations véritables sur le véhicule importé.

Objectif

Assurer la légitimité des véhicules importés au Québec, accidentés ou non, de façon à prévenir la réutilisation du NIV sur des véhicules volés au Québec.

Compte tenu des lacunes constatées au niveau de :

- l'importation des véhicules importés, particulièrement ceux qui sont accidentés;

Le Groupement des assureurs automobiles recommande :

10. Que la Société de l'assurance automobile du Québec exige que tout véhicule importé fasse l'objet d'une inspection visant à s'assurer qu'il ne s'agit pas de véhicule volé maquillé.
11. Qu'un véhicule importé déclaré VGA subisse dans les 48 heures ouvrables de son arrivée : une inspection des dommages du véhicule afin de confirmer son statut et qu'une photo soit prise afin de l'insérer dans le dossier de reconstruction.
12. Que l'inspection des dommages soit réalisée chez les mandataires de la SAAQ ou dans l'un des centres d'estimation agréés par le GAA .
13. Que la SAAQ discute de l'importation des véhicules irrécupérables avec le Registraire des véhicules importés afin que soit élaborée une méthode d'enregistrement et de contrôle de ces véhicules.
14. Qu'une annotation soit inscrite sur le certificat d'immatriculation de tout véhicule importé afin que les consommateurs et assureurs sachent qu'il s'agit d'un véhicule importé et, s'il y a lieu, que le véhicule a été reconstruit.

4. INFORMATION RELATIVE AUX VÉHICULES ACCIDENTÉS PROVENANT DES ÉTATS-UNIS

Problématique

Plusieurs organisations possèdent de l'information pertinente qui permettrait d'assurer un meilleur contrôle du parc automobile du Québec, notamment en ce qui concerne les véhicules accidentés qui proviennent des États-Unis.

Actuellement, l'insertion dans le parc automobile du Québec des véhicules importés irrécupérables des États-Unis se fait sans qu'aucune information relative au statut de ces véhicules ne soit transmise à la SAAQ. Seules les informations relatives aux véhicules gravement accidentés (VGA) sont actuellement transmises à la SAAQ.

Or, certains commerçants importent un véhicule déclaré VGA, et lorsque vient le temps de le déclarer à l'organisme responsable du contrôle de l'importation des véhicules au Canada, le Registraire des véhicules importés (RVI), ils mentionnent qu'ils l'importent pour pièces seulement et ce, afin de payer une moindre taxe (taxe sur les pièces seulement).

Par la suite, lorsque vient le temps d'immatriculer le véhicule dans une province, l'importateur le déclare VGA. Il y a là, à notre avis, un certain flottement dans l'enregistrement du véhicule auprès de diverses instances qui ouvre la porte à une utilisation illicite du numéro de série du véhicule importé et qui rend difficile la vérification des informations ultérieurement.

Cette lacune serait toutefois sur le point d'être comblée. En effet, un projet de modification de la procédure concernant l'importation des véhicules au Canada est actuellement en élaboration par le RVI qui transmettrait aux provinces l'information concernant les statuts *irrécupérable* des véhicules entrant au Canada.

L'instauration d'une telle procédure permettra aux provinces canadiennes, dont le Québec, d'être informées du statut véritable des véhicules insérés dès leur entrée au pays. Si un véhicule accidenté est statué *irrécupérable* à l'entrée, il ne pourrait alors sous aucune considération se retrouver sur la route.

Objectif

Contrer l'utilisation illégitime du numéro d'identification des véhicules (NIV) accidentés provenant des États-Unis.

Compte tenu des lacunes constatées au niveau de :

- l'importation des véhicules irrécupérables en provenance des États-Unis;

Le Groupement des assureurs automobiles recommande :

15. Que la Société de l'assurance automobile du Québec donne suite au projet de modification de la procédure relative à l'importation des véhicules accidentés déclarés *irrécupérables* proposé par le Registre des véhicules importés (RVI) de Transports Canada afin de s'assurer que les modalités d'enregistrement et de transmission de l'information soient efficaces et conviennent à la SAAQ.

5. EXPORTATION DES VÉHICULES AUTOMOBILES

Problématique

Chaque année, au moins 30 000 véhicules sont exportés du Québec sans qu'aucun contrôle ne soit effectué. Ces véhicules sortent donc du pays sans qu'aucune information relative au numéro d'identification de ces véhicules (NIV) n'ait été enregistrée. Le NIV des véhicules ainsi exportés n'ayant pas été saisis, ou autrement dit n'ayant pas été « gelés » dans le système de données de la SAAQ, ces NIV peuvent aisément être réutilisés afin de « légitimer » des véhicules volés. En d'autres termes, on se sert du NIV des véhicules exportés – puisque disponibles – afin d'immatriculer des véhicules volés au Québec.

Objectif

S'assurer que les véhicules exportés ne puissent servir à « légitimer » des véhicules volés au Québec via la réutilisation du NIV.

Compte tenu des lacunes constatées au niveau de :

- l'exportation des véhicules, ce qui facilite la réutilisation du NIV des véhicules exportés sur des véhicules volés;

Le Groupement des assureurs automobiles recommande :

16. Que la Société de l'assurance automobile du Québec prévoit dans sa base de données l'ajout des informations relatives aux véhicules exportés, de sorte que tout exportateur devra informer la SAAQ lorsqu'il exporte un véhicule à l'extérieur du pays (voir note 1).

Le NIV des véhicules ainsi exportés sera compilé dans la base de données des véhicules d'intérêt de la SAAQ (véhicules existants mais non encore immatriculés) de sorte que ces NIV ne pourront plus être réutilisés illégalement.

1. Une rencontre exploratoire entre les représentants du GAA et un représentant de l'association des exportateurs de véhicules, à l'été 2000, a permis de constater l'intérêt et la volonté des exportateurs de véhicules de contribuer à la lutte contre le vol auto via l'échange d'information à la SAAQ.

6. ATTRIBUTION DES STATUTS DES VÉHICULES ACCIDENTÉS

Problématique

Un facteur important dans la problématique du vol auto concerne l'attribution des statuts des véhicules accidentés. Lorsqu'un véhicule est endommagé et déclaré perte totale, un statut doit lui être attribué et ceci est fait selon certains critères définis à l'article 188 du règlement sur les normes de sécurité sur les véhicules routiers; le véhicule est alors déclaré soit *véhicule irrécupérable*, soit *VGA*, c'est-à-dire *véhicule gravement accidenté*.

Ces critères ne laissent aucune place à l'interprétation. Si le véhicule est statué *irrécupérable*, il est tout simplement retiré du parc automobile; il ne peut alors plus être réintégré sur la route et son numéro d'identification du véhicule (NIV) est retiré du système. Si le véhicule est classé *VGA*, il sera réparé et, avant d'être remis sur la route, le propriétaire doit présenter à un mandataire de la SAAQ un dossier de reconstruction qui procédera alors à deux inspections, une technique et une mécanique.

Obligations de l'assureur

L'article 546.2 du Code de la sécurité routière stipule que « *Tout assureur qui indemnise le propriétaire d'un véhicule si accidenté qu'il ne peut être reconstruit ou qu'il doit être reconstruit pour circuler à nouveau doit, dès son indemnisation, en aviser la Société et indiquer si le véhicule peut être reconstruit ou non* ».

Cet article est contraignant puisqu'il oblige seulement les assureurs à déclarer à la SAAQ le statut d'un véhicule. Ainsi, des locataires de voitures par exemple, ne sont pas tenus de déclarer le statut d'un véhicule déclaré perte totale. Étant donné qu'il n'y a pas d'obligation de statuer le véhicule, des gens malhonnêtes pourraient utiliser ce NIV à mauvais escient, notamment pour créer des clones.

Véhicules endommagés suite à un incendie ou une immersion

Notre travail en matière d'estimation en dommages automobiles nous a toutefois amené à examiner des cas de véhicules déclarés perte totale à la suite d'un incendie ou d'une immersion. Selon le règlement 188, ces véhicules ne peuvent être reconstruits que si «le plancher de l'habitacle ou le tablier avant ne peut être réparé». Or, selon les circonstances de l'immersion ou de l'incendie, il est fort possible que le plancher et le tablier puissent être réparés mais le véhicule n'en demeure pas moins irrécupérable. Un cas type est celui d'un véhicule immergé et récupéré plusieurs mois plus tard, comme cela arrive parfois à la fin de la saison hivernale.

À la lumière de notre expérience, il nous paraît donc important que les règles d'attribution de statuts dans ces circonstances soient revues de manière à permettre l'attribution d'un statut de véhicule irrécupérable même si le plancher de l'habitacle ou le tablier avant puissent être réparés.

Véhicules ne possédant pas de caisse autoporteuse

Nous constatons par ailleurs que les critères pour déterminer si un véhicule peut ou non être reconstruit sont les mêmes, que le véhicule ait ou non une caisse autoporteuse. Or, ces critères n'ont pas été établis pour des véhicules sans caisse autoporteuse et, de ce fait, sont difficilement applicables.

Par conséquent, lorsqu'ils sont accidentés, les véhicules sans caisse autoporteuse sont souvent classés de façon subjective avec comme résultante qu'ils peuvent aisément être statués de VGA plutôt qu'irrécupérables et vice versa.

Il importe de préciser que ce n'est pas tant le nombre de véhicules volés de cette catégorie qui pose problème, quoique certains de ces véhicules connaissent une popularité croissante, mais bien la valeur des véhicules en jeu.

Nous croyons donc qu'il est nécessaire que des critères soient spécifiquement définis pour cette catégorie de véhicules.

Objectifs

Revoir les critères d'attribution de statuts de véhicules avec caisse autoporteuse dans le cas d'incendie et d'immersion.

Déterminer des critères spécifiques pour l'attribution d'un statut aux véhicules accidentés ne possédant pas de caisse autoporteuse.

Compte tenu des lacunes constatées au niveau :

- de l'obligation que les assureurs ont à statuer les véhicules, il subsiste une faille en ce qui concerne les locataires d'automobiles puisque ceux-ci ne sont pas spécifiquement visés par ce règlement;
- des critères d'établissement des statuts en regard de dommages causés par l'incendie ou l'immersion;
- de l'attribution des statuts pour les véhicules accidentés qui ne possèdent pas de caisse autoporteuse;

Le Groupement des assureurs automobiles recommande :

17. Que l'article sur l'attribution des statuts soit modifié pour identifier clairement l'obligation de « toute personne physique ou morale qui indemnise le propriétaire d'un véhicule si accidenté qu'il ne peut être reconstruit ou qu'il doit être reconstruit pour circuler à nouveau doit, dès l'indemnisation du propriétaire, en aviser la Société et indiquer si le véhicule peut être reconstruit ou non ».
18. Que la SAAQ, en collaboration avec le GAA revoie les critères d'attribution des statuts de véhicules endommagés à la suite d'un incendie ou d'une immersion
19. Que la SAAQ, en collaboration avec le GAA dresse une liste de critères d'attribution pour les véhicules ne possédant pas de caisse autoporteuse.
20. Que les véhicules accidentés ne possédant pas de caisse autoporteuse soient statués en fonction de ces critères.

7. NÉGLIGENCE DES AUTOMOBILISTES

Problématique

Selon les dernières statistiques compilées à cet égard, 20% des véhicules volés et retrouvés sont attribuables à la seule négligence des consommateurs! Vitres baissées, portes déverrouillées, clés laissées dans le contact et, pire encore, moteur laissé en marche... voilà le type de comportements qu'il importe de modifier. Voilà d'ailleurs l'essentiel des messages des nombreuses campagnes de sensibilisation menées par le GAA en collaboration avec ses partenaires en matière de prévention.

Bien qu'elles permettent de réitérer les messages élémentaires sur les comportements à adopter pour éviter d'être victime du vol de son véhicule, de telles campagnes doivent être soutenues de façon concrète par une réglementation davantage sévère envers les automobilistes faisant preuve de négligence flagrante.

L'article 381 du Code de la sécurité routière stipule actuellement que :

*« Nul ne peut laisser sans surveillance un véhicule routier dont il a la garde sans avoir préalablement enlevé la clef de contact **et** verrouillé les portières ».*

Dans sa forme actuelle, cet article est limitatif et trop contraignant. D'une part, il réfère à deux comportements négligents seulement et d'autre part, l'automobiliste doit omettre deux actes avant de recevoir une contravention.

En effet, pour qu'un policier puisse donner une contravention à un automobiliste négligent, ce dernier doit avoir laissé la clé dans le contact et laissé les portières de son véhicule déverrouillées. En présence d'une seule infraction, le policier peut difficilement intervenir.

Objectif

Contrer les vols dus à la négligence des automobilistes en les responsabilisant davantage.

Compte tenu des différents comportements négligents observés et des contraintes auxquelles les policiers sont confrontés

- au niveau de leur intervention auprès des automobilistes négligents,

Le Groupement des assureurs automobiles recommande :

21. de donner aux policiers les moyens d'intervenir auprès des automobilistes dans les cas de négligence flagrante en modifiant l'article 381 du Code de la sécurité routière de manière à ce qu'une contravention puisse être émise dès qu'un des faits suivants est observé : clé du véhicule dans le contact, portières déverrouillées, vitres baissées ou ouvertes, toit ouvert (cas de véhicules convertibles).

CONCLUSION

Fidèle à un de ses mandats d'assurer le meilleur contrôle qui soit du coût des sinistres et, par conséquent, de la prime d'assurance automobile, le Groupement des assureurs automobiles s'est engagé, plus que jamais il ne l'a fait auparavant, dans la lutte contre le vol de véhicules automobiles au Québec. Les actions concrètes menées au cours des derniers mois, notamment la mise en place d'un *Plan d'action – Lutte contre le vol auto* en témoignent.

Le Groupement des assureurs automobiles est toutefois conscient qu'il ne peut, à lui seul, assurer la réussite d'une telle démarche. C'est pourquoi le GAA mise sur la concertation pour la réalisation des diverses mesures proposées dans son Plan d'action. Sans la collaboration de l'ensemble des intervenants concernés par le phénomène du vol auto, l'atteinte des objectifs visés est d'ores et déjà compromise.

C'est donc dans cette perspective que le GAA soumet les présentes recommandations à la Société de l'assurance automobile du Québec, partenaire dans le fonctionnement du régime d'assurance automobile au Québec et dans la lutte contre le vol auto. Ces recommandations visent divers aspects sous l'actuelle gouverne de la SAAQ.

Au niveau du contrôle du marché des pièces recyclées, le GAA recommande que la SAAQ :

- vérifie les antécédents judiciaires de la personne qui fait la demande d'une licence de commerçant recycleur et de toute personne ayant un lien direct avec l'entreprise (actionnaires, associés, administrateurs et employés);
- soit informée de la venue d'un nouvel actionnaire, associé, administrateur ou employé afin qu'une vérification des antécédents judiciaires soit réalisée;
- puisse avoir accès, par le biais d'une entente avec les corps policiers, à l'information relative aux antécédents judiciaires du requérant et de toute personne ayant un lien direct avec ce dernier;
- revoie et resserre le règlement sur la tenue et les règles de conservation du registre;
- effectue des visites de contrôle chez tous les commerçants-recycleurs, au moins une fois par année, afin d'effectuer les contrôles prévus par règlement;
- revise les sanctions afin que leur sévérité soit accrue.

Au niveau des inspections des véhicules accidentés par les mandataires de la SAAQ, le GAA recommande que la SAAQ :

- revoie les conditions d'octroi et de contrôle des mandataires afin de s'assurer d'une qualité et d'une intégrité du travail de vérification effectué par les mandataires.
- définisse des normes et des procédures afin de garantir une uniformité du travail d'un mandataire à l'autre.
- modifie le Code de la sécurité routière de telle sorte que les inspections de véhicules accidentés reconstruits qu'elle confie à ses mandataires prévoient des critères de détection de véhicules volés; l'examen plus approfondi du véhicule à des fins de détection du vol pourrait être fait, soit par un mandataire de la SAAQ, soit par un autre partenaire désigné.
- effectue un contrôle plus serré en ce qui concerne la provenance et l'authenticité des pièces utilisées.
- forme les mandataires de la SAAQ en matière de détection de véhicules volés ou maquillés.

Au niveau de la vérification des véhicules importés, le GAA recommande que la SAAQ :

- exige que tout véhicule importé fasse l'objet d'une inspection visant à s'assurer qu'il ne s'agit pas de véhicule volé maquillé.
- exige qu'un véhicule importé déclaré VGA subisse dans les 48 heures ouvrables de son arrivée : une inspection des dommages du véhicule afin de confirmer son statut et qu'une photo soit prise afin de l'insérer dans le dossier de reconstruction.
- confie l'inspection des dommages aux mandataires de la SAAQ ou dans l'un des centres d'estimation agréés par le GAA .
- discute de l'importation des véhicules irrécupérables avec le Registraire des véhicules importés afin que soit élaborée une méthode d'enregistrement et de contrôle de ces véhicules.
- inscrive une annotation sur le certificat d'immatriculation de tout véhicule importé afin que les consommateurs et assureurs sachent qu'il s'agit d'un véhicule importé et, s'il y a lieu, que le véhicule a été reconstruit.

Au niveau de l'information relative aux véhicules accidentés provenant des États-Unis, le GAA recommande que la SAAQ :

- donne suite au projet de modification de la procédure relative à l'importation des véhicules accidentés déclarés *irrécupérables* proposé par le Registre des véhicules importés (RVI) de Transports Canada afin de s'assurer que les modalités d'enregistrement et de transmission de l'information soient efficaces et lui conviennent.

Au niveau de l'exportation des véhicules automobiles, le GAA recommande que la SAAQ :

- prévoit dans sa base de données l'ajout des informations relatives aux véhicules exportés, de sorte que tout exportateur devra informer la SAAQ lorsqu'il exporte un véhicule à l'extérieur du pays.

Au niveau de l'attribution des statuts des véhicules accidentés, le GAA recommande que la SAAQ :

- modifie l'article sur l'attribution des statuts soit modifié pour identifier clairement l'obligation de « toute personne physique ou morale qui indemnise le propriétaire d'un véhicule si accidenté qu'il ne peut être reconstruit ou qu'il doit être reconstruit pour circuler à nouveau doit, dès l'indemnisation du propriétaire, en aviser la Société et indiquer si le véhicule peut être reconstruit ou non ».
- en collaboration avec le GAA revoit les critères d'attribution des statuts de véhicules endommagés à la suite d'un incendie ou d'une immersion.
- en collaboration avec le GAA dresse une liste de critères d'attribution pour les véhicules ne possédant pas de caisse auto-porteuse.
- s'assure que les véhicules accidentés ne possédant pas de caisse auto-porteuse soient statués en fonction de ces critères.

Afin de contrer les vols de véhicules automobiles dus à la négligence des automobilistes, le GAA recommande que la SAAQ :

- modifie l'article 381 du Code de la sécurité routière comme suit :

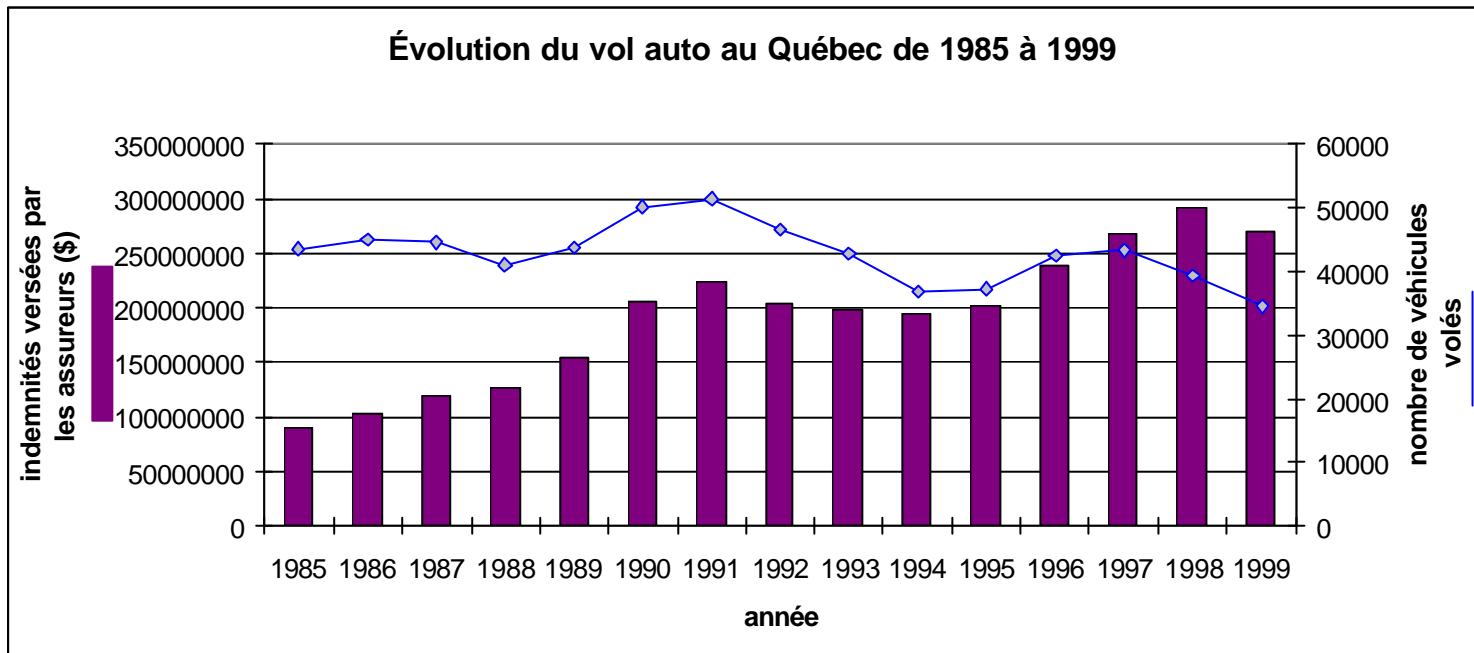
de donner aux policiers les moyens d'intervenir auprès des automobilistes dans les cas de négligence flagrante en modifiant l'article 381 du Code de la sécurité routière de manière à ce qu'une contravention puisse être émise dès qu'un des faits suivants est observé : clé du véhicule dans le contact, portières déverrouillées, vitres baissées ou ouvertes, toit ouvert (cas de véhicules convertibles).

Le Groupement des assureurs automobiles demeure ouvert à toute question relative aux recommandations proposées dans le présent document.

À cet égard, le GAA espère que la Société de l'assurance automobile du Québec y donne suite de façon à poursuivre l'esprit d'engagement et de concertation démontré jusqu'à présent dans l'importante démarche entreprise afin de réduire de façon significative le nombre de vols de véhicules commis chaque année au Québec.

ANNEXES

ANNEXE 1



Source : Groupement des assureurs automobiles

ANNEXE 2

Pièces d'auto : neuf recycleurs sur 10 ne sont pas en règle

Une vérification policière chez les commerçants de véhicules d'occasion et les recycleurs de pièces de l'est de la ville a permis de découvrir qu'un seul commerce sur dix était conforme à la réglementation.

Montréal, Québec
Durant près de deux mois, deux policiers ont visité chacun des commerces spécialisés des quartiers Rivière-des-Prairies, Pointe-aux-Trembles et Montréal-Est. Des constats d'infraction au montant de 888 \$ ont été émis pour une série d'infractions, notamment au Code de la sécurité routière. De plus, 66

avis ont été remis aux individus.

Ces commerces doivent tenir un registre concernant les pièces majeures. Ils doivent aussi afficher clairement un permis de la Société d'assurance automobile du Québec. De plus, les commerçants doivent fournir des factures détaillées.

Ce sont 32 établissements qui ont reçu la visite des agents André Sévigny et Jean-Yves Ayotte des postes de quartier 45 et 48 de la CUM.

Lors d'une deuxième visite, les agents ont constaté que la moitié des établissements avaient apporté des correctifs.

Lors de cette vérification, on a trouvé trois véhicules volés ainsi qu'une pièce importante provenant d'un autre véhicule volé.

Source : Journal de Montréal, page 4 – 24 novembre 1999