

# LA SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC : UN MODÈLE INTÉGRÉ DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Jean-Yves Gagnon

Volume 65, numéro 2, 1997

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1105149ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1105149ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

HEC Montréal

ISSN

0004-6027 (imprimé)

2817-3465 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer ce document

Gagnon, J.-Y. (1997). LA SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC : UN MODÈLE INTÉGRÉ DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE. *Assurances*, 65(2), 207–217. <https://doi.org/10.7202/1105149ar>

Résumé de l'article

Les différents thèmes du colloque, soit la sécurité routière, les nouveaux conducteurs, les risques, la fraude et la réglementation, rejoignent tous les préoccupations de l'organisme public d'assurance automobile que je dirige.

Je crois que l'expérience de la Société de l'assurance automobile du Québec est susceptible d'intéresser les chercheurs et les assureurs en raison de son caractère original et de l'importance des résultats obtenus en un temps relativement court et ce, tant sur le plan de la sécurité routière que celui de la qualité des services offerts aux assurés.

Le modèle québécois en matière d'assurance automobile contre les dommages corporels comporte plusieurs composantes, mais il y a une caractéristique sur laquelle je veux attirer votre attention, c'est que celles-ci se retrouvent à l'intérieur d'un même organisme. C'est, de fait, le regroupement de ces composantes sous la responsabilité administrative de la Société de l'assurance automobile du Québec qui constitue le modèle intégré qui fait l'objet de cet article.

# LA SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC : UN MODÈLE INTÉGRÉ DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE\*

par Jean-Yves Gagnon

## RÉSUMÉ

Les différents thèmes du colloque, soit la sécurité routière, les nouveaux conducteurs, les risques, la fraude et la réglementation, rejoignent tous les préoccupations de l'organisme public d'assurance automobile que je dirige.

Je crois que l'expérience de la Société de l'assurance automobile du Québec est susceptible d'intéresser les chercheurs et les assureurs en raison de son caractère original et de l'importance des résultats obtenus en un temps relativement court et ce, tant sur le plan de la sécurité routière que celui de la qualité des services offerts aux assurés.

Le modèle québécois en matière d'assurance automobile contre les dommages corporels comporte plusieurs composantes, mais il y a une caractéristique sur laquelle je veux attirer votre attention, c'est que celles-ci se retrouvent à l'intérieur d'un même organisme. C'est, de fait, le regroupement de ces composantes sous la responsabilité administrative de la Société de l'assurance automobile du Québec qui constitue le modèle intégré qui fait l'objet de cet article.

### L'auteur:

Jean-Yves Gagnon est président-directeur général de la Société de l'assurance automobile du Québec.

\* Allocution présentée à l'occasion de la conférence internationale: «L'assurance automobile: sécurité routière, nouveaux conducteurs, risques, fraude à l'assurance et réglementation», organisée conjointement par le Laboratoire sur la sécurité des transports du CRT et la Chaire de gestion des risques de l'École des HEC, avril 1997.

Les versions anglaise et française de ce texte sont disponibles sur le site Web de la Revue à l'adresse suivante: <http://www.hec.ca/assurances-revue>.

*French and English versions of this article are published on the Web site of the Journal at the following address: <http://www.hec.ca/assurances-revue>.*

## ABSTRACT

*All conference themes – highway safety, new drivers, risks, fraud and regulations – merge with the concerns of the public automobile insurance corporation that I head.*

*I think that the Société de l'assurance automobile du Québec's experience – by its originality and the impressive results achieved in highway safety and quality of service within a relatively short period of time – is likely to be of interest for researchers and insurers.*

*Québec's model in the field of automobile insurance for bodily injuries is composed of many elements. However, a feature on which I would like to draw your attention is that all those elements are grouped in the same organization. All together under the Société's administrative responsibility, they form the integrated model which I am going to discuss in this article.*

## ■ INTRODUCTION

Je voudrais d'abord remercier les organisateurs de m'avoir invité à participer à ce colloque d'envergure internationale regroupant des chercheurs et des représentants des milieux de l'assurance, de la science économique et de la sécurité routière.

Les différents thèmes du colloque, soit la sécurité routière, les nouveaux conducteurs, les risques, la fraude et la réglementation, rejoignent tous les préoccupations de l'organisme public d'assurance automobile que je dirige.

Réciproquement, je crois que l'expérience de la Société de l'assurance automobile du Québec est susceptible d'intéresser les chercheurs et les assureurs en raison de son caractère original et de l'importance des résultats obtenus en un temps relativement court et ce, tant sur le plan de la sécurité routière que celui de la qualité des services offerts aux assurés.

Le modèle québécois en matière d'assurance automobile contre les dommages corporels comporte plusieurs composantes, mais il y a une caractéristique sur laquelle je veux attirer votre attention, c'est que celles-ci se retrouvent à l'intérieur d'un même organisme. C'est, de fait, le regroupement de ces composantes sous la responsabilité administrative de la Société de l'assurance automobile du Québec qui constitue le modèle intégré qui fait l'objet de cet article.

## ■ DESCRIPTION GÉNÉRALE DE LA SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC

Le premier jalon vers la création du modèle québécois a été posé lors de l'adoption, par l'Assemblée nationale du Québec, de la loi créant un régime public d'assurance automobile. En vertu de ce régime, qui est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> mars 1978, toutes les victimes d'accidents d'automobile survenant au Québec sont indemnisées pour les dommages corporels subis lors de l'accident et ce, sans égard à leur responsabilité dans cet accident. Quelques mois auparavant, soit en septembre 1977, le législateur avait adopté la loi instituant la Régie de l'assurance automobile du Québec en vue d'administrer ce nouveau régime d'assurance automobile.

La Régie, qui deviendra plus tard la Société, existait au départ exclusivement comme compagnie d'assurance automobile. C'est par des ajouts successifs qu'elle a acquis les différents mandats complémentaires qui en font aujourd'hui un organisme intégré d'intervention en sécurité routière et en assurance automobile.

Ainsi, en décembre 1980, l'Assemblée nationale incorporait à la Régie le Bureau des véhicules automobiles (BVA) qui, jusque-là, appartenait au ministère des Transports du Québec. Le BVA était l'organisme responsable de la délivrance des permis de conduire et de l'immatriculation des véhicules automobiles.

Au même moment, le mandat de la Régie était élargi pour inclure la promotion de la sécurité routière en ce qui concerne les comportements des usagers de la route et la sécurité des véhicules automobiles.

En 1990, l'Assemblée nationale se tournait à nouveau vers la Régie pour lui confier, cette fois, la responsabilité du contrôle du transport routier des personnes et des marchandises.

Au cours de cette même année 1990, l'Assemblée nationale changeait le nom de Régie pour Société de l'assurance automobile du Québec.

En fait, par différents ajouts successifs à son mandat initial, la Société dispose maintenant des moyens d'action suivants :

- réaliser des campagnes de promotion en sécurité routière;
- prélever des contributions d'assurance;
- délivrer les permis de conduire et les certificats d'immatriculation des véhicules;
- assurer le contrôle du transport routier, des personnes et des marchandises;
- indemniser les personnes pour les dommages corporels subis dans des accidents de la route;

- mettre en œuvre des programmes de traumatologie et de réadaptation;
- produire et diffuser des connaissances en sécurité routière et en réadaptation.

Ces moyens d'action nous permettent d'intervenir selon deux axes principaux, soit, d'une part, la réduction de la probabilité d'accidents et, d'autre part, l'atténuation des conséquences des accidents pour les personnes qui en sont victimes.

Aussi, notre mission peut se résumer ainsi : assurer et protéger les personnes contre les risques associés à l'usage de la route.

## ■ RÉSULTATS

Depuis sa création, il y a bientôt 20 ans, la Société de l'assurance automobile du Québec a produit des résultats remarquables en rapport avec sa mission.

Je vous donne quelques exemples.

### □ L'indemnisation et la réadaptation

Le premier de ces exemples a trait au premier mandat qui a été confié à la Société, soit d'administrer le régime public d'assurance automobile.

J'aimerais rappeler brièvement certains faits à cet égard pour les participants qui sont de l'extérieur du Québec.

Avant 1978, les victimes d'accident de la route devaient, pour être indemnisées, recourir largement aux tribunaux afin de déterminer la responsabilité des parties en cause.

Dans ce contexte, en 1977, 28 % des personnes blessées dans un accident de la route ne touchaient aucune indemnité et à peine 60% de la perte économique des personnes accidentées non responsables de l'accident était compensée.

De plus, le délai de paiement constituait une source importante de mécontentement et plusieurs accidentés se retrouvaient au cœur de batailles judiciaires fort coûteuses.

Or, la mise en œuvre du régime québécois d'assurance automobile basé sur le concept d'indemnisation sans égard à la responsabilité a changé radicalement la situation au bénéfice des usagers.

Au milieu des années 1980, une étude réalisée par les professeurs Fluet et Lefebvre de l'Université de Montréal mettait en lumière les améliorations très notables dont pouvaient bénéficier les victimes par

comparaison avec la situation prévalant avant 1978. Cette étude révélait notamment que 32 % des réclamations étaient réglées en moins de 1 mois contre 5 % seulement sous l'ancien régime.

Par ailleurs, autre amélioration notable par rapport à la situation d'avant 1978, près de 3 000 personnes sont actuellement assistées par la Société dans leurs démarches de réadaptation. En fait, la Société verse plus de 50 millions de dollars par année dans des programmes de réadaptation, dont près de la moitié va en aide personnelle aux victimes. Les activités de la Société dans ce domaine s'étendent même à la recherche pour le diagnostic et le traitement des traumatismes cranio-cérébraux.

J'en profite d'ailleurs pour souligner le 10<sup>e</sup> anniversaire de la mise sur pied de notre programme de réadaptation pour les victimes d'un traumatisme cranio-cérébral. Par différents volets touchant les blessés lourdement handicapés, le modèle de réadaptation neurotraumatologique québécois est à l'avant-garde mondial et se situe parfaitement dans la ligne des orientations préconisées par l'*Organisation mondiale de la santé*.

Les programmes de traumatologie et de réadaptation sont à mon avis parmi les plus beaux motifs de fierté de la Société. Bien sûr, nous y trouvons notre intérêt comme assureur puisqu'il s'agit d'une façon efficace de réduire la gravité du bilan routier et de ses séquelles. Mais, nous croyons également faire oeuvre humanitaire en aidant des victimes d'accident à retrouver leur autonomie et, par le fait même, une plus grande dignité.

## **Le bilan routier**

Je voudrais maintenant présenter les résultats enregistrés au chapitre du bilan routier.

Depuis que des responsabilités en sécurité routière ont été confiées à la Société, le nombre de morts sur les routes du Québec a baissé de plus de la moitié, passant de 1 792 en 1979 à 882 en 1995. Ce résultat est d'autant plus remarquable que la circulation routière a augmenté de façon très marquée au cours de la même période.

En comparaison avec la plupart des pays industrialisés, le Québec a connu une des baisses les plus considérables du nombre de décès par kilomètre parcouru entre 1980 et 1992. Sa performance à cet égard (-58 %) dépasse celle de l'Allemagne (-50 %) et des États-Unis (-48 %) même si ces deux pays sont généralement considérés comme étant parmi les plus sécuritaires quand on tient compte de la taille de la population et du volume de la circulation.

Tant les individus que l'entreprise privée et le gouvernement ont profité de cette amélioration du bilan routier. Je fais allusion, bien sûr, aux douleurs et aux souffrances qui ont été évitées mais également à la réduction des coûts associés à l'insécurité routière. Qu'il s'agisse de primes d'assurance, de surveillance policière, de pertes de temps de

travail, de dommages matériels, ces coûts sont de l'ordre de 3 milliards de dollars annuellement au Québec.

Ces chiffres seraient encore plus élevés si nous n'avions pas obtenu des résultats spectaculaires en prévention routière. Pour notre part, nos frais d'indemnisation, qui sont de l'ordre de 700 millions de dollars par année, seraient d'au moins 0,5 milliard de dollars de plus si aucune amélioration du bilan routier n'avait été obtenue depuis le début des années 1980. C'est une augmentation d'environ 70 % qui a ainsi été évitée.

Nous croyons en effet que les résultats obtenus par le Québec en prévention routière sont attribuables, en bonne partie, à l'action de la Société. Grâce à nos interventions dans le domaine des lois et règlements, à nos campagnes de sécurité routière et à la collaboration de nos partenaires, dont les services policiers, nous avons contribué à changer les comportements et les attitudes de la population québécoise à l'égard de l'usage de la route.

Nos efforts ont porté fruit, car le taux de port de la ceinture de sécurité, qui oscillait autour de 55 % à la fin des années 1970, se situe actuellement à près de 93 %, soit un des taux les plus élevés en Amérique du Nord.

Parallèlement, nous nous sommes attaqués avec beaucoup de vigueur au fléau de la conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool. Par un resserrement draconien des lois et par des campagnes publicitaires intensives, l'impact de ce phénomène a été réduit de façon notable et, surtout, l'opinion de la population à l'égard de ce comportement a changé radicalement. Ainsi, au début des années 1980, une bonne portion de la population voyait encore d'un œil amusé les conducteurs prendre le volant après une soirée bien arrosée. Un tel comportement est maintenant perçu comme répréhensible, voire carrément criminel.

Par ailleurs, le nombre de conducteurs, circulant sur les routes du Québec la nuit avec un taux d'alcool dans le sang supérieur à la limite légale de 0,08, a baissé de plus de la moitié entre 1981 et 1991.

## **Les résultats financiers**

J'aimerais aborder maintenant la question de notre gestion financière.

Les résultats en ce domaine sont aussi impressionnants que ceux que je viens d'évoquer. En effet, la valeur des primes exigées des usagers de la route n'a connu aucune augmentation en valeur réelle depuis la mise en place du régime, il y a plus de 20 ans. Au contraire, si l'on tient compte de l'inflation, l'automobiliste a vu sa prime baisser de plus de la moitié depuis l'entrée en vigueur du régime public d'assurance automobile.

Les assurés y ont donc trouvé leur compte mais les contribuables également, puisqu'en même temps la Société a apporté son aide financière dans différents programmes gouvernementaux. Ainsi, depuis 1986, elle

verse au gouvernement une contribution servant à payer les coûts d'hospitalisation et de traitement des victimes d'accident d'automobile. Cette contribution est présentement de l'ordre de 85 millions de dollars par année. De plus, depuis 1989, elle contribue au financement des services ambulanciers d'urgence. Il s'agissait en 1996 d'une contribution de 47 millions de dollars.

Par ailleurs, la Société a transféré au gouvernement une partie importante des surplus affectés à sa réserve de stabilisation. Ces surplus ont notamment été affectés à l'amélioration des infrastructures routières.

Enfin, 123 millions de dollars de nos excédents seront cette année redonnés à nos assurés sous forme d'une réduction de prime, ce qui ramènera les primes à un niveau comparable en dollars courants à celui d'il y a 20 ans. Lors de l'instauration du régime en 1978, il en coûtait en effet 85 dollars d'assurance pour le conducteur d'une automobile. Il lui en coûtera 87 dollars en 1997.

## ■ QUELQUES FACTEURS EXPLICATIFS

Les résultats remarquables enregistrés par la Société au fil des années, tant en ce qui a trait à la gestion du régime public d'assurance automobile qu'à l'amélioration du bilan routier, ne sont pas le fruit du hasard. Ils résultent plutôt, à mon avis, de certaines caractéristiques de la Société de l'assurance automobile du Québec. Je fais référence, plus précisément, au fait que la Société jouit d'une bonne santé financière, qu'elle exerce un monopole, qu'elle appartient au secteur gouvernemental, qu'elle intègre divers moyens d'actions et qu'elle administre un régime d'indemnisation peu coûteux.

Je vais maintenant élaborer quelque peu sur chacun de ces facteurs explicatifs des succès de la Société.

### Sa santé financière

La Société tire son financement de la contribution d'assurance exigée de chaque propriétaire de véhicule routier à l'occasion de l'immatriculation et de celle des titulaires de permis de conduire. Le régime d'assurance automobile est entièrement capitalisé avec des actifs de 5,5 milliards de dollars investis dans la Caisse de dépôt et placement du Québec. En outre, la Société jouit de toute l'autonomie de gestion requise pour atteindre ses objectifs.

De plus, étant responsable à la fois de sa planification stratégique, de l'élaboration de projets de lois et de règlements, de la promotion des comportements sécuritaires, de l'établissement des contributions d'assurance demandées aux usagers de la route, de l'élaboration des programmes



d'indemnisation et de réadaptation, de la délivrance des permis de conduire, de l'immatriculation des véhicules routiers et du contrôle du transport routier, la Société pourrait difficilement rejeter toute responsabilité face à une détérioration du bilan routier, à l'imminence d'un déficit budgétaire ou à une recrudescence des plaintes de sa clientèle.

### **La situation de monopole**

À la différence des assureurs privés, qui sont en concurrence les uns avec les autres, la Société est la seule à offrir un régime d'assurance contre les dommages corporels résultant d'accidents de la route. Cette situation représente une incitation majeure, voire essentielle, pour agir en sécurité routière. En effet, la Société profite ainsi de l'ensemble des gains résultant des investissements réalisés pour réduire les dommages corporels découlant d'accidents de la route.

Au fil des années, la Société a également pris l'initiative de piloter des programmes de recherche, notamment pour l'identification et le diagnostic des entorses cervicales et pour la réadaptation des traumatisés crânio-cérébraux. Les efforts en ces domaines ont amélioré le sort de certaines victimes québécoises, mais ils ont également amélioré les connaissances sur le plan mondial. En ce qui a trait aux entorses cervicales, nos préoccupations rejoignent également celles des participants à ce colloque qui sont intéressés à prévenir la fraude par un meilleur diagnostic des dommages découlant de l'accident.

Chose significative, ces travaux de recherche ont été menés en collaboration avec les organismes publics d'assurance automobile de la Colombie-Britannique, de la Saskatchewan et du Manitoba, lesquels exercent des monopoles similaires à la Société en ce qui a trait à l'indemnisation des personnes ayant subi des dommages corporels dans des accidents de la route.

### **Le statut d'organisme gouvernemental**

Le fait qu'elle soit un organisme gouvernemental étend sensiblement le rayon d'action et le pouvoir d'influence de la Société. Ainsi, il lui est plus facile pour elle que pour l'entreprise privée à vocation commerciale d'établir des ententes avec les commissions scolaires pour diffuser des programmes de sécurité routière auprès des élèves des écoles primaires ou secondaires. De fait, une telle entente existe depuis 1983 entre la Société et le ministère de l'Éducation.

De même, la Société peut facilement conclure des ententes avec les services policiers pour l'application de programmes de contrôle de l'utilisation de la ceinture de sécurité ou du respect des limites de vitesse.

Enfin, la Société représente le gouvernement du Québec dans différents forums de concertation nord-américains en matière de sécurité routière et d'assurance automobile. La participation à ces forums permet

de partager l'expertise avec les autres administrations et d'influencer l'évolution des priorités continentales en sécurité routière.

## □ **L'intégration de moyens diversifiés**

La Société profite également de l'intégration et de l'interaction de ses différents champs d'activité.

Ainsi, c'est en exploitant les données de ses fichiers sur les rapports d'accident et sur l'indemnisation des victimes de la route qu'elle s'est rendu compte que les victimes ne portant pas la ceinture de sécurité lui coûtaient en moyenne deux fois plus cher en frais d'indemnisation. À partir de cette analyse des informations à sa disposition, elle a pu établir que chaque hausse de 1 % du taux de port de la ceinture de sécurité au Québec se traduisait par une réduction moyenne de 1,2 million de dollars en frais d'indemnisation. À compter de ce moment, la Société a investi massivement dans des campagnes de publicité et dans des modifications légales ou réglementaires qui se sont traduites par les progrès fulgurants que je viens de signaler en ce qui concerne le port de la ceinture de sécurité.

Je voudrais également donner l'exemple du couplage des informations dont nous disposons sur le comportement des conducteurs et sur leur implication dans les accidents routiers.

Grâce, entre autres, aux recherches effectuées à partir de nos fichiers par les professeurs Georges Dionne et Marcel Boyer, nous en sommes venus à la conclusion qu'il fallait utiliser la tarification pour encourager les bons comportements en sécurité routière, tout en traitant de façon équitable nos assurés en fonction du risque qu'ils représentent.

Ainsi, à partir de 1992, les conducteurs ayant accumulé des infractions à leur dossier et ayant été reconnus coupables de conduite avec facultés affaiblies se sont vu imposer de fortes surprimes.

Une étude récente du professeur Dionne et de M. Charles Vanasse révélait que cette politique tarifaire a eu pour effet d'améliorer le comportement et le bilan routier de ces conducteurs.

Je voudrais apporter un troisième exemple des bénéfices découlant de l'intégration et mentionner que, dans le domaine du contrôle des transporteurs routiers, nous comptons gérer le dossier de chaque transporteur un peu comme le ferait une compagnie d'assurances, c'est-à-dire en appréciant le risque relatif que représente chacun d'eux.

Ainsi, grâce à la mise en place d'une cote de sécurité rattachée à chaque transporteur et établie à partir de nos dossiers d'accidents et d'infractions, nous voulons identifier ceux qui représentent les risques les plus élevés, afin d'utiliser à leur endroit les moyens dont nous disposons, à savoir notamment la sensibilisation et les contrôles.

## □ Un régime d'assurance peu coûteux à administrer

Enfin, dernier facteur explicatif des succès de la Société, celle-ci a l'avantage d'administrer un régime d'assurance peu coûteux, puisque l'indemnisation *sans égard à la responsabilité* permet d'éviter les frais importants inhérents aux poursuites judiciaires.

Le gouvernement de l'Ontario a subventionné, il y a quelques années, une étude sur les différents régimes d'assurance automobile. Cette étude concluait que les frais d'administration représentaient 15 % des coûts globaux pour notre régime alors qu'ils s'établissaient à 35 % pour les régimes avec responsabilité. La différence provient principalement des économies réalisées en frais judiciaires.

## ■ CONCLUSION

Au Québec, nous sommes persuadés que l'indemnisation des victimes sans égard à leur responsabilité est ce qu'il y a de mieux en matière d'assurance automobile. À l'exception des avocats, tout le monde y gagne. D'ailleurs, selon les conclusions d'une étude effectuée récemment par M. David Gardner, professeur à la Faculté de droit de l'Université Laval, les différentes indemnités versées par la Société sont tout aussi généreuses que celles qui pourraient être obtenues des tribunaux.

Par ailleurs, notre structure tarifaire et les différentes indemnités étant codifiées par la loi, nous ne perdons ni temps ni énergie à administrer un large éventail de produits d'assurance. Il en résulte forcément une réduction en frais d'administration.

En conclusion, je crois que, de tous les efforts qui ont été faits dans bon nombre d'administrations publiques afin de trouver des façons nouvelles de gérer les programmes et les fonds publics, le modèle intégré québécois en matière de sécurité routière démontre de façon éclatante qu'il est possible d'offrir un service public de cette nature qui soit efficace, efficient et économique. Nous sommes très fiers de notre régime d'assurance automobile.

Je note d'ailleurs, avec une certaine satisfaction, qu'en Saskatchewan et en Colombie-Britannique, où il existe également des régimes publics d'assurance automobile, le gouvernement a choisi récemment de transférer aux organismes homologues de la Société des responsabilités en matière de prévention routière semblables à celles que nous avons depuis 1980. Notre régime québécois suscite de plus en plus d'intérêt à l'extérieur du Québec.

## **Bibliographie**

- BOYER, M. et G. DIONNE (1985), «La tarification de l'assurance automobile et les incitations à la sécurité routière», rapport remis à la SAAQ.
- DIONNE, G. et C. VANASSE (1996), «Une évaluation empirique de la nouvelle tarification de l'assurance automobile (1992) au Québec», cahier de recherche 96-03, Chaire de gestion des risques, HEC Montréal.
- FLUET, C. et P. LEFEBVRE (1990), «L'évolution du prix réel de l'assurance automobile au Québec depuis la réforme de 1978», *Analyse de politiques*, 16, p. 374-386.
- GARDNER, D., «L'évaluation du préjudice corporel», Éditions Yvon Blais Inc., 1994, 452 pages.