



ASSEMBLÉE NATIONALE

DEUXIÈME SESSION

TRENTE-CINQUIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

de la Commission permanente
des transports et de l'environnement

Le mercredi 15 octobre 1997 — N° 15

Audition de la Société de l'assurance automobile du Québec
dans le cadre du mandat de surveillance d'organismes publics (1)

Président de l'Assemblée nationale:
M. Jean-Pierre Charbonneau



QUÉBEC

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

Débats de l'Assemblée	145,00 \$
Débats des commissions parlementaires	500,00 \$
Pour une commission en particulier:	
Commission de l'administration publique	75,00 \$
Commission des affaires sociales	75,00 \$
Commission de l'agriculture, des pêcheries et de l'alimentation	25,00 \$
Commission de l'aménagement du territoire	100,00 \$
Commission de l'Assemblée nationale	5,00 \$
Commission de la culture	25,00 \$
Commission de l'économie et du travail	100,00 \$
Commission de l'éducation	75,00 \$
Commission des finances publiques	75,00 \$
Commission des institutions	100,00 \$
Commission des transports et de l'environnement	100,00 \$
Index (une session, Assemblée et commissions)	15,00 \$

Achat à l'unité: prix variable selon le nombre de pages.

Règlement par chèque à l'ordre du ministre des Finances et adressé comme suit:

Assemblée nationale du Québec
Distribution des documents parlementaires
880, autoroute Dufferin-Montmorency, bureau 195
Québec, Qc
G1R 5P3

Téléphone: (418) 643-2754
Télécopieur: (418) 528-0381

Consultation des travaux parlementaires de l'Assemblée ou des
commissions parlementaires sur Internet à l'adresse suivante:
www.assnat.qc.ca

Société canadienne des postes — Envoi de publications canadiennes
Numéro de convention: 0592269

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des transports et de l'environnement

Le mercredi 15 octobre 1997

Table des matières

Exposé du Vérificateur général adjoint M. Gilles Bédard	1
Exposé du président-directeur général de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) M. Jean-Yves Gagnon	3
Régime d'assurance automobile	5
Exposé de la SAAQ	5
Discussion générale	7
Comparaisons avec les autres provinces	7
Remboursement des frais d'expertise médicale	9
Promotion du régime	11
Services aux personnes handicapées	12
Païement des médicaments aux accidentés	14
Niveau de satisfaction des clientèles	16
Délai dans le paiement d'indemnité de remplacement du revenu	16
Niveau de satisfaction des clientèles (suite)	18
Gestion des montants forfaitaires versés	19
Révision des barèmes d'indemnisation	20
Indemnisation des personnes criminellement responsables d'accidents	20
Montant de l'indemnité de remplacement du revenu	22
Aide aux victimes d'âge scolaire	23
Réserve de stabilisation	24
Dépenses en matière de réadaptation	25
Indemnisation des personnes sans emploi	27
Taux d'accident	28
Indemnisation des personnes criminellement responsables d'accidents (suite)	29
Transport ambulancier par hélicoptère	31
Ententes avec les autres provinces en matière d'indemnisation	31
Niveau de satisfaction des clientèles (suite)	32
Comité consultatif médical et optométrique	33
Partage d'informations avec la CSST	34
Comparaisons avec les autres provinces (suite)	34
Financement du régime	35
Exposé de la SAAQ	35
Discussion générale	38
Évaluation du passif actuariel	38
Revenus de placements	38
Situation financière	40
Ponctions effectuées dans les fonds du régime	41
Versements pour les frais de santé	42
Prévision des dépenses	44
Déficit anticipé	46
Implication de visiteurs dans des accidents	47
Frais de services ambulanciers	47
Nombre d'accidents hors Québec	48
Réserve de stabilisation (suite)	50
État et planification des systèmes informatiques	52

Table des matières (suite)

Autres intervenants

M. Claude Lachance, président

M. Robert Middlemiss

M. Gabriel-Yvan Gagnon

M. Michel Bissonnet

M. Rémy Désilets

M. Russell Copeman

Mme Hélène Robert

M. Michel Rivard

* M. Jacques Privé, SAAQ

* Mme Louise Guimond, idem

* M. André D'Astous, idem

* M. Marc Giroux, idem

* M. Martin Breton, idem

* M. Julien Lemieux, idem

* M. Claude Gélinas, idem

* M. Guy Breton, Vérificateur général

* Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mercredi 15 octobre 1997

**Audition de la Société de l'assurance automobile du Québec dans le cadre
du mandat de surveillance d'organismes publics**

(Neuf heures quatre minutes)

Le Président (M. Lachance): À l'ordre! La commission des transports et de l'environnement est réunie ce matin afin d'entendre la Société de l'assurance automobile du Québec en vertu de l'article 294 du règlement, concernant un mandat de surveillance d'organisme, et je vous fais lecture de cet article, qui se lit comme suit:

«Chaque commission examine annuellement les orientations, les activités et la gestion d'au moins un organisme public soumis à son pouvoir de surveillance.»

Alors, la Société de l'assurance automobile est l'heureuse élue.

Est-ce qu'il y a des remplacements, Mme la secrétaire?

La Secrétaire: Oui. M. Lafrenière (Gatineau) est remplacé par M. Copeman (Notre-Dame-de-Grâce).

Le Président (M. Lachance): Merci. Alors, je rappelle les règles de l'audition pour le bon déroulement de nos travaux. La commission s'est réunie en séance de travail le 30 septembre dernier et elle a convenu d'accepter la démarche proposée par la Société.

Il y aura donc, dans un premier temps, une présentation générale de cinq minutes du président-directeur général de la Société; il a été convenu qu'il n'y aurait pas de remarques préliminaires de la part des membres de la commission. Nous allons par la suite procéder à une discussion portant sur quatre blocs: un premier bloc qui concerne le régime d'assurance comme tel; un deuxième bloc qui concerne le financement du régime d'assurance; et, probablement demain, la prévention des accidents et la promotion de la sécurité routière, qui font l'objet du bloc 3; et, finalement, le bloc 4, les contrôles en sécurité routière.

Au début de chacun de ces blocs, le président-directeur général de la Société fera une présentation d'un maximum de 20 minutes pour brosser un portrait général de chacune de ces sections. Il a été convenu que le temps prévu pour chaque bloc ne soit pas restrictif. De même, les membres pourront intervenir sur un sujet non inclus dans cet ordre du jour. Au terme de nos travaux, nous laisserons une période de cinq minutes au président-directeur général pour lui permettre de faire une brève conclusion. Les groupes parlementaires disposeront d'un temps égal tout en respectant l'alternance dans les interventions, et le temps de parole inutilisé par un groupe parlementaire sera disponible pour l'autre groupe parlementaire. Le temps de réponse du président-directeur général de la Société ou d'une personne qui l'accompagne, parce que c'est quelque chose qui peut se produire, sera imputé au temps de parole

du représentant du groupe parlementaire qui pose la question.

Avant de débiter proprement dit nos travaux, je veux souhaiter la bienvenue à tout le monde des deux côtés de la table ainsi qu'aux représentants de la Société de l'assurance automobile du Québec, et je me plais à souligner que l'exercice du présent mandat de surveillance constitue une première sur deux plans: premièrement, il s'agit du premier mandat de surveillance exercé par la commission des transports et de l'environnement, qui, comme vous le savez, a été créée récemment, en avril 1997, et qui est issue de la commission de l'aménagement et des équipements; et, deuxièmement, je crois que c'est la première fois, également, que la Société fait l'objet d'un mandat de surveillance par une commission de l'Assemblée nationale depuis sa création en 1978, donc il y a près de 20 ans. Alors, voilà. Avant de céder la parole au président-directeur général de la Société, je veux vous présenter M. Gilles Bédard, qui est vérificateur général adjoint et qui va nous accompagner pendant ces deux journées, à qui je vais céder brièvement la parole.

Exposé du Vérificateur général adjoint

M. Gilles Bédard

M. Bédard (Gilles): Merci. J'ai grand plaisir, M. le Président, à participer aux travaux de la présente commission parlementaire et à assister ses membres dans le contrôle parlementaire de la gestion de la Société de l'assurance automobile du Québec. M. Breton me demande de vous informer qu'il ne pourra participer à la première journée des travaux de la commission, puisque sa présence est requise auprès d'une autre commission. Il sera toutefois ici demain.

La Société de l'assurance automobile du Québec est un organisme de premier plan pour les Québécois. Elle a des responsabilités importantes en ce qui concerne la sécurité routière, que ce soit quant à sa promotion, à la gestion du droit d'accès au réseau routier québécois ou au contrôle du transport routier des personnes et des marchandises. Elle est aussi responsable d'indemniser les victimes d'accidents de la route et de contribuer à leur réadaptation. On voit donc que la Société est un acteur important qui doit voir à la fois à améliorer le bilan routier et à bien protéger les usagers de la route. Il ne faut pas non plus négliger les retombées économiques des activités de la Société qui l'amènent à percevoir annuellement plus de 1 000 000 000 \$ auprès des conducteurs et des propriétaires de véhicule, dont la moitié sert au financement et l'autre moitié, perçue à titre de mandataire, est remise au gouvernement.

• (9 h 10) •

En vertu de l'autorité conférée par la Loi sur le vérificateur général et la Loi sur l'assurance automobile du Québec, le Vérificateur général vérifie annuellement les états financiers de la Société et, à sa discrétion, mène des vérifications de l'optimisation des ressources. Aux termes de ces vérifications financières annuelles, le Vérificateur général a signalé aux parlementaires différentes recommandations formulées à l'intention de la Société. Il a, par exemple, dans son rapport de 1991-1992, rappelé la nécessité de bien encadrer les agents d'indemnisation, puisque ceux-ci doivent apprécier les informations à l'appui des demandes d'indemnité et porter un jugement sur l'admissibilité et la valeur de l'indemnité. Le Vérificateur général trouvait qu'il était important de mieux encadrer leur travail, notamment au moyen d'un processus rigoureux de contrôle de la qualité. À l'égard du passif actuariel, nous avons, la même année, repris une observation déjà faite à la Société à l'effet que le passif actuariel nous semblait conservateur à certains égards et que des redressements relativement importants étaient à prévoir au cours des années à venir. Nous recommandions de poursuivre la revue en profondeur de l'ensemble des hypothèses et des méthodes utilisées pour évaluer le passif actuariel afin de mieux refléter l'engagement de la Société envers les victimes. Les révisions des hypothèses relatives aux durées d'incapacité et au facteur économique ont permis de diminuer le passif actuariel de 600 000 000 \$ au 31 décembre 1992. Par la suite, les redressements ont été moins importants. De plus, devant la progression de la valeur de réserve de stabilisation, qui a dépassé le 1 000 000 000 \$ au début des années 1990, nous avons repris en 1992 une recommandation déjà formulée à quelques reprises à la Société à l'effet qu'il était nécessaire de déterminer un niveau et des fins précises de cette réserve. Tous les excédents de la Société ont été déversés dans cette réserve et, de l'avis du Vérificateur général, il était important que la Société définisse à quoi elle devait servir et à quel niveau il fallait la maintenir.

Pour l'exercice 1994, nous avons noté que la Société n'a apporté qu'à l'automne de 1994 les changements requis par ces systèmes pour que ses rentes tiennent compte des modifications effectuées à la Loi sur le régime de rentes du Québec en vigueur à compter de janvier 1994. Elle a ainsi versé 825 000 \$ de trop à des assurés qui recevaient également des prestations de la Régie des rentes du Québec. De plus, des lacunes dans le processus d'échange de renseignements avec la Régie des rentes avait entraîné le versement indu de 680 000 \$ à des assurés. La direction de la Société a décidé de ne pas récupérer ces sommes versées en trop. Nous n'avons pas observé de cas semblables par la suite.

Pour l'exercice 1995, nous avons rapporté que la Société a versé 2 000 000 \$ de trop à titre de remboursement des coûts des services de santé occasionnés par les accidents d'automobile. La Société a versé, sur la base d'une évaluation des coûts des services de santé, 84 200 000 \$, alors que la contribution calculée selon la Loi sur l'assurance automobile s'établissait à 82 200 000 \$.

La contribution de 1996 a été établie à partir du montant de 84 200 000 \$ versé en 1995 et indexé. En plus

des vérification des états financiers de la Société, nous avons effectué en 1989-1990 une vérification de l'optimisation des ressources sur l'ensemble des activités de la Société. En 1992-1993, nous avons effectué un suivi des recommandations formulées au terme de cette vérification qui nous avait permis de constater que des gestes avaient été posés afin de donner suite à nos recommandations et que, de fait, plusieurs lacunes avaient été corrigées. Toutefois, certaines persistaient, principalement en ce qui a trait à la vérification mécanique des véhicules. Par ailleurs, les statistiques compilées par la Société démontraient que 77 % des véhicules assujettis à un programme de vérification mécanique et examinés à l'occasion de contrôles routiers en 1992 présentaient des défauts, dont 11,4 % étaient majeures. Nous disposons donc d'indices selon lesquels le contrôle du transport routier ne parvenait pas à atteindre les objectifs visés, principalement en matière de sécurité routière.

En conséquence, en 1993-1994, nous avons vérifié la gestion du contrôle du transport routier des marchandises. Nous avons alors constaté que la Société avait cherché à améliorer cet aspect et qu'elle avait posé des gestes concrets en ce sens. Elle avait amorcé des projets qui, nous semblait-il, viendraient bonifier son efficacité lorsqu'ils entreraient en vigueur. Toutefois, au moment de cette vérification, le contrôle du transport routier n'était pas encore efficace à plusieurs égards.

D'abord, les objectifs et les priorités du contrôle du transport routier n'étaient pas suffisamment précisés; le contrôle sur route n'était pas très efficace, notamment parce que les postes de pesée étaient mal situés; les activités de contrôle ne s'effectuaient pas au bon moment; et les outils pour effectuer les contrôles n'étaient pas les meilleurs. La vérification mécanique des véhicules et l'évaluation des activités faisaient également l'objet de critiques.

Le suivi de cette vérification effectuée en 1996-1997 permettait de constater une amélioration de l'efficacité de la Société, mais il laissait voir que tout n'était pas réglé et que beaucoup restait à faire. Les objectifs et les priorités de ce contrôle demeurent trop imprécis pour permettre de mesurer l'efficacité des interventions, par exemple en ce qui a trait à l'amélioration de l'état mécanique des véhicules lourds.

La Société a amélioré l'efficacité du contrôle sur route à plusieurs égards, notamment quant au contrôle des charges, par des pesées plus fréquentes à des endroits autres que les postes permanents de pesée; quant au contrôle du transport des matières dangereuses, par une meilleure formation des contrôleurs routiers; quant au contrôle des heures de conduite, surtout par le contrôle en entreprise qui permet de vérifier la véracité des renseignements notés au registre des heures de conduite; et, finalement, quant au contrôle de l'état mécanique des véhicules, par des interventions fréquentes sur route.

Des problèmes persistent toutefois parce que les contrôles ne s'effectuent pas à certaines périodes où le volume de transport est important, parce que le système de radiocommunication laisse à désirer et que les postes de contrôles sont mal situés et peuvent facilement être

contournés par des délinquants. Le contrôle en entreprise demeure inadéquat, et des lacunes persistent en ce qui a trait à l'échange d'information entre les contrôleurs routiers et les inspecteurs en entreprise, la sélection des transporteurs à vérifier et les critères pour guider le travail des inspecteurs. Le programme de vérification mécanique obligatoire a été amélioré, notamment en ce qui concerne la sélection et la formation des mandataires. La Société n'est toutefois pas encore en mesure d'évaluer objectivement ce programme et ses répercussions en l'absence d'objectifs mesurables. Elle a toutefois effectué en 1996 une enquête sur la conformité des véhicules lourds et en 1997 une étude relative à l'incidence de l'état mécanique des véhicules lourds sur la sécurité routière, ce qui devrait l'aider à fixer des objectifs mesurables pour le programme et lui permettre d'évaluer son impact sur la sécurité routière.

La Société n'est pas encore assurée que son effectif est réparti adéquatement entre les régions et entre les contrôles sur route, en entreprise et en vérification mécanique. Cependant, elle se préoccupe d'affecter les contrôleurs routiers là où la circulation des véhicules lourds est la plus importante. Les systèmes d'information permettent difficilement l'identification des transporteurs délinquants. Le plan global d'informatisation du contrôle du transport routier est réalisé aux deux tiers. La Société est confiante qu'il devrait contribuer à améliorer les systèmes d'information. La Société n'évalue toujours pas la performance des ressources humaines affectées au contrôle du transport routier, ce qui l'aiderait pourtant à privilégier les interventions les plus efficaces. Elle ne procède pas non plus à l'évaluation des résultats du traitement des avis d'infraction qu'elle émet, même si elle dispose maintenant de données nécessaires pour le faire.

Malgré les remarques que le Vérificateur général a portées à l'attention de la direction de la Société et de l'Assemblée nationale, M. le Président, nous avons toujours observé que la Société se soucie constamment d'améliorer sa performance et qu'elle prend bonne note des recommandations qui lui sont faites. La Société a toujours offert une bonne coopération à nos équipes de vérification et elle a aussi facilité la réalisation de nos travaux. Je vous remercie, M. le Président.

Le Président (M. Lachance): Merci, M. Bédard, Vérificateur général adjoint. Alors, j'invite maintenant le président-directeur général, M. Jean-Yves Gagnon, à prendre la parole et à nous présenter les gens qui l'accompagnent.

Exposé du président-directeur général de la Société de l'assurance automobile du Québec

M. Jean-Yves Gagnon

M. Gagnon (Jean-Yves): Alors, merci, M. le Président. Mmes et MM. les députés et membres de la commission des transports et de l'environnement,

premièrement, je voudrais, avant de commencer, vous présenter les personnes qui sont avec moi ce matin et qui viennent de Société.

Alors, à ma droite, Martin Breton, qui est directeur de la planification et des statistiques et adjoint au président; à ma gauche, M. Jacques Privé, qui est vice-président au Service aux accidentés; le Dr Marc Giroux, qui est directeur des politiques et des programmes pour les accidentés; à l'arrière, Louise Guimond, qui est vice-présidente à la sécurité routière; André D'Astous, vice-président aux opérations régionales; Julien Lemieux, vice-président à l'administration et aux finances; Claude Gélinas, qui est secrétaire et directeur des affaires juridiques et il y a également, avec moi, Mme Suzanne Beaulieu, qui est directrice des communications à la Société; Mme Lyne Fortin, qui est chef de service des relations publiques, ainsi que MM. Pierre Mercier et Pierre Fortier, qui sont également de la Direction des communications.

● (9 h 20) ●

Avant de vous présenter mes remarques préliminaires, je voulais, avec votre permission, offrir les plus sincères condoléances des employés de la Société, ainsi que les miennes, aux familles des personnes qui sont mortes dans le terrible accident de la fin de semaine.

Comme vous le savez, à la Société de l'assurance auto, notre mandat, c'est la sécurité routière. Notre mission, c'est assurer et protéger les personnes contre les risques reliés à l'usage de la route. On s'est donné comme signature corporative: *Avant tout, la vie*. Alors, quand on a des missions semblables et une signature semblable, vous pouvez imaginer à quel point on est bouleversé par ces événements-là, et c'est pour ça que je voudrais, très sincèrement, offrir mes condoléances aux familles des disparus. J'allais vous suggérer, M. le Président, avec votre permission, de prendre quelques instants de silence en mémoire des disparus.

● (9 h 21 — 9 h 22) ●

M. Gagnon (Jean-Yves): À titre de président-directeur général de la Société de l'assurance automobile du Québec, je suis très heureux que l'occasion me soit donnée de pouvoir échanger ouvertement avec vous au cours des deux prochains jours sur l'ensemble des activités de la Société. La participation à une commission de ce genre constitue une première dans l'histoire de l'organisme que je dirige, et je vous remercie de me donner l'occasion d'échanger de façon constructive avec vous. Je remercie également le Vérificateur général de sa présence à cette commission.

Il y a 20 ans, presque jour pour jour, l'Assemblée nationale adoptait la Loi sur l'assurance automobile. Le Québec se dotait alors d'un régime public d'assurance automobile garantissant à l'ensemble des Québécois une protection universelle en cas de blessures corporelles dans un accident d'automobile. Le régime sans égard à la responsabilité, communément appelé «no fault» ou «sans faute», et la Régie de l'assurance automobile, aujourd'hui appelée Société, étaient nés. La création de cet organisme a fait en sorte que le Québec a accompli des progrès

considérables au plan de la sécurité routière. Reconnue aujourd'hui comme chef de file en matière de sécurité routière, la Société est devenue un organisme de référence à la fois au Québec et à l'étranger. Le Québec profite actuellement de l'un des meilleurs régimes d'assurance automobile au monde. Le régime permet d'indemniser les accidentés plus rapidement et plus équitablement que tout autre régime, car il ne nécessite pas l'identification ou la démonstration d'un ou des responsables de l'accident.

Permettez-moi de vous rappeler les raisons qui ont entraîné la création de notre organisme il y a bientôt 20 ans. Au début des années soixante-dix, la question de l'assurance automobile constituait un problème social majeur au Québec, situation confirmée d'ailleurs par le rapport Gauvin, qui date de 1974. La situation avant 1978 était la suivante: à cette époque, les primes d'assurance ne cessaient d'augmenter, les victimes d'accidents de la route devaient s'adresser aux tribunaux pour être indemnisées, et ces poursuites étaient longues et ruineuses pour les accidentés. La majorité des Québécois n'avaient pas les moyens d'intenter de longues poursuites, pas plus qu'aujourd'hui, d'ailleurs. Ils réclamaient souvent pour des sommes dérisoires. Et je n'élabore pas sur les poursuites malgré tout intentées alors que le responsable de l'accident était insolvable.

Les accidentés devaient également assumer eux-mêmes les frais rattachés à leur réadaptation, car il n'existait aucun programme dans ce domaine. On sait qu'à peine 60 % des dommages étaient compensés et que 28 % des personnes blessées ne touchaient aucune compensation. Le délai de paiement constituait une source importante de mécontentement, puisque, 18 mois après l'accident, un réclamant sur quatre n'avait toujours pas été indemnisé. A cette époque, le bilan routier était désastreux. On comptait plus de 2 000 morts par année sur les routes au Québec. On en compte aujourd'hui moins de 900 avec deux fois plus de véhicules et de titulaires de permis de conduire. Après analyse de la situation avec l'ensemble des intervenants de l'assurance automobile, le législateur décida de faire un choix important: départager les dommages matériels des dommages corporels et abandonner la notion de faute dans ce dernier cas, ce qui a changé radicalement le portrait de l'assurance automobile au Québec.

Le 1er mars 1978, on assiste au début des activités de la Régie avec une équipe d'environ 400 personnes. Le seul mandat de l'organisme est alors d'offrir à la population québécoise des services d'indemnisation en cas de blessures corporelles subies dans un accident d'automobile. Au fil des ans, elle s'est enrichie de mandats complémentaires, soit le contrôle de l'accès au réseau routier, la promotion de la sécurité routière et le contrôle du transport routier. Les mandats qui sont sous notre responsabilité font aujourd'hui de la Société un organisme intégré d'intervention en sécurité routière et en assurance automobile.

En décembre 1980, l'Assemblée nationale intégrait à la Régie le Bureau des véhicules automobiles, le BVA, qui, jusque-là, relevait du 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. Ce nouveau mandat a engendré des changements majeurs dans la nature des services offerts à la population du Québec. Qui ne se souvient pas de l'époque des longues files d'attente de la fin du mois de mars, dans les bureaux d'immatriculation? L'étalement de l'immatriculation sur un calendrier annuel a résolu ce problème. Aujourd'hui, avec nos 45 centres de service et nos 111 mandataires privés, nous assurons une présence régionale sur l'ensemble du territoire québécois.

En matière de sécurité routière, il fallait, à l'époque, établir un consensus social pour modifier graduellement les attitudes et les comportements des usagers de la route, tâche qui fait l'objet d'une préoccupation constante à la Société. De là sont nées les campagnes de sécurité routière, avec des slogans très populaires comme *On s'attache au Québec, La personne avant toute chose, L'alcool au volant, c'est criminel*. Ces campagnes ont permis d'obtenir des gains importants en sécurité routière. À titre d'exemple, le taux de port de la ceinture de sécurité est passé de 55 % à 93 %, un des taux les plus élevés en Amérique du Nord. Un autre progrès important fut accompli au niveau de l'alcool au volant: au cours de la dernière décennie, le nombre de conducteurs en état d'ébriété dépassant la limite légale a diminué de plus de 40 %.

Malgré les progrès réalisés, l'alcool au volant demeure encore aujourd'hui la première cause des décès sur les routes. C'est pourquoi, d'ailleurs, le présent gouvernement a adopté récemment la loi 12 pour rendre encore plus sévères les sanctions au niveau de la conduite en état d'ébriété. Les gains réalisés en sécurité routière sont principalement attribuables au resserrement des lois, notamment au niveau de l'alcool au volant, aux campagnes de sécurité routière, à la surveillance policière et aux progrès dans la sécurité des véhicules et, bien sûr, au partenariat développé avec les intervenants des secteurs public et privé. Les campagnes de promotion que nous avons mises de l'avant ont contribué à développer un véritable consensus social en matière de sécurité routière. L'Opération Nez rouge en est certes un des plus beaux exemples. Nous devons maintenant poursuivre nos actions avec nos partenaires afin d'atteindre l'objectif québécois en sécurité routière pour l'an 2000, soit réduire le nombre de morts à moins de 750 et le nombre de blessés graves à moins de 5 000.

L'élargissement des mandats qui nous ont été confiés a modifié de façon importante la structure et le visage de notre organisation. Des 400 employés qu'elle comptait à sa création, la Société dispose actuellement d'un effectif de 2 600 personnes. Nos clientèles sont multiples et diversifiées. Nous recevons annuellement environ 27 000 nouvelles demandes d'indemnité pour des accidentés de la route; nous évaluons les aptitudes et les connaissances de quelque 100 000 nouveaux conducteurs à chaque année; nos équipes de contrôle routier vérifient annuellement plus de 100 000 véhicules de transport; près de 1 500 000 citoyens se rendent annuellement dans l'un de nos 155 points de service au Québec, et nos deux centrales de renseignements téléphoniques reçoivent plus de 3 000 000 d'appels par année.

La Société de l'assurance automobile a développé au Québec un modèle d'organisation original et unique au monde. Ce qui fait la force de notre organisme, c'est qu'il intègre à la fois les volets de prévention, de contrôle et d'indemnisation des personnes accidentées. Ce modèle permet de mieux coordonner et d'agir plus efficacement pour assurer la protection des usagers de la route et il est l'un des plus avantageux: chaque dollar investi en sécurité routière a un impact direct sur l'ensemble des coûts d'indemnisation des accidentés de la route. Les coûts d'assurance pour la Société se chiffrent annuellement à près de 700 000 000 \$.

• (9 h 30) •

La Loi sur l'assurance automobile est là pour aider et supporter les victimes d'accidents. Avoir un accident de la route, ça change souvent toute une vie. Au Québec, des milliers de personnes vivent chaque année un véritable drame sur le plan humain. C'est dans ces moments-là qu'elles ont besoin d'aide. Depuis que je suis à la Société, l'occasion m'a été donnée plusieurs fois de rencontrer des personnes accidentées qui fréquentent des centres de réadaptation spécialisés au Québec. En discutant avec elles, j'ai été à même de constater les conséquences d'un accident et le drame que les familles éprouvées peuvent vivre. J'ai vu des personnes blessées gravement au cerveau et à la colonne vertébrale qui doivent réapprendre à marcher, à parler et même à vivre. Redonner une qualité de vie à des personnes gravement accidentées, voilà le défi que nous relevons tous les jours avec le personnel des centres de réadaptation répartis sur tout le territoire du Québec. Au cours des 10 dernières années, c'est au-delà de 140 000 000 \$ que nous aurons investis au chapitre de la réadaptation pour améliorer la qualité de vie des accidentés. En 20 ans d'existence, la Société de l'assurance automobile du Québec aura versé presque 6 000 000 000 \$ à 600 000 accidentés de la route.

La population québécoise profite d'un régime unique au monde dont plusieurs provinces canadiennes et États se sont inspirés. Ce régime sans égard à la responsabilité, communément appelé «no fault», est à notre connaissance celui qui offre le meilleur retour aux accidentés de la route en Amérique du Nord. Selon une étude réalisée en 1992 par le groupe Mercer, de New York, pour le gouvernement de l'Ontario, pour chaque dollar dépensé en assurance, 0,85 \$ retournent à l'assuré dans un régime d'assurance comme celui du Québec comparativement à 0,64 \$ pour un régime qui tient compte de la responsabilité. Et nous avons fait des calculs récents qui démontrent que, maintenant, au moment où on se parle, c'est 0,88 \$, au Québec, qui retournent aux assurés. Dans un régime avec responsabilité, évidemment, la différence, c'est les frais des tribunaux la plupart du temps.

Plusieurs experts qui ont étudié le régime québécois s'accordent à dire que le régime d'assurance automobile du Québec demeure un des plus généreux. Une importante étude sur l'évaluation du dommage corporel conduite par le professeur Daniel Gardner, professeur de droit à l'Université Laval, compare l'évaluation qui est faite par les tribunaux de droit commun avec les indemnités versées

par la Société de l'assurance automobile, et je le cite: «On découvrira que les régimes étatiques se révèlent aussi généreux pour la victime sous bien des aspects et que les tribunaux de droit commun auraient avantage à s'en inspirer pour en arriver à une indemnisation plus complète et plus précise du préjudice.» Dans l'ensemble, ce spécialiste qualifie notre régime de très généreux.

Le régime québécois fonctionne très bien parce qu'il est simple, efficace et automatique, et cela, précisément parce que l'on ne recherche pas la responsabilité. La notion de «no fault» est la pierre d'assise de notre régime d'assurance. La Loi sur l'assurance automobile est là pour indemniser les victimes d'accidents de la route, elle n'est pas là pour les punir. C'est par le Code de la sécurité routière et le Code criminel que les punitions sont imposées aux conducteurs fautifs.

Le régime québécois d'assurance automobile constitue une fierté pour nous tous, et nous nous devons de le conserver intégralement dans ses principes. À titre de président-directeur général de la Société, je suis assuré que nos échanges seront des plus fructueux et que les pistes qui s'en dégageront permettront d'améliorer le service que nous offrons à l'ensemble de la collectivité québécoise. Alors, M. le Président, je vous remercie de votre attention et je vous reviens, si vous le voulez bien, peut-être immédiatement avec le premier volet, c'est-à-dire le volet sur le régime d'assurance.

Régime d'assurance automobile

Le Président (M. Lachance): Merci, M. Gagnon. Alors, nous allons donc aborder le premier bloc, le régime d'assurance comme tel. M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Merci, M. le Président.

Le Président (M. Lachance): Un instant. Si je comprends bien, M. Gagnon, vous avez un exposé à faire sur le bloc 1?

M. Gagnon (Jean-Yves): Oui, j'aurais un court exposé à faire sur le bloc 1.

Le Président (M. Lachance): Ça va?

M. Gagnon (Jean-Yves): Oui.

Le Président (M. Lachance): Merci.

Exposé de la SAAQ

M. Gagnon (Jean-Yves): Pour vous illustrer à quel point le régime d'assurance, au Québec, est un bon régime, j'ai pensé procéder en prenant un exemple d'un accident qui se produit quand même assez fréquemment au Québec. Au lieu de vous inonder de chiffres et de statistiques, je pense que la meilleure chose, c'est de vous illustrer ce qu'on fait au Québec lorsqu'il y a un accident grave qui se produit. Alors, mon exemple, c'est très simple, c'est un

travailleur québécois qui, en traversant la rue, se fait happer par une automobile et qui, suite à cet accident, a une fracture à la colonne vertébrale et devient paraplégique ou quadraplégique. C'est le cas, par exemple, du fameux acteur américain Christopher Reeves, l'ancien Superman, qui est tombé en bas d'un cheval et qui s'est cassé la colonne.

Alors, au Québec, il y en a 40 par année des gens à qui ça arrive, ça. Dans un cas comme ça, qu'est-ce qu'on fait, nous, à la Société? Ce qu'on fait pour cette personne-là, la première chose, c'est que, comme c'est un travailleur québécois, on va remplacer son revenu jusqu'à un maximum de 49 000 \$ par année aussi longtemps que nécessaire. Évidemment, on va payer pour le transport ambulancier de cette personne-là à l'hôpital ou dans un centre primaire ou tertiaire. On va payer ses frais de santé. Tous les soins de santé qu'il va recevoir à l'hôpital, c'est la Société qui va les payer. S'il en a besoin, on va payer également tous les frais de physiothérapie. On va même payer la chiropractie s'il en a besoin. On va payer ses frais dentaires si les dents ont été brisées lors de l'accident. On va même aller jusqu'à payer de l'acupuncture. On va payer évidemment tous les médicaments dont il aura besoin toute sa vie. Pas seulement au moment de l'accident, mais toute sa vie. On va payer les orthèses, les prothèses s'il en a besoin encore, les lunettes si ça a été brisé au moment de l'accident. On va lui fournir un fauteuil roulant pour toute sa vie, qu'on va changer à l'occasion au besoin. On va lui fournir toutes les fournitures médicales et urologiques dont il aura besoin pour toute sa vie comme il est dans une chaise roulante. On va payer, évidemment, pour tous les frais de rapports médicaux, tous les dossiers médicaux. On va payer ses vêtements si, au moment de l'accident, les vêtements ont été endommagés.

Si son accident survient à l'étranger — et ça, c'est important — on va payer tous les soins qu'il aura reçus à l'extérieur du Québec également et on va même payer l'avion-ambulance pour le rapatrier au Québec. La Société va payer tout ça. Dans les 30 jours suivant son admission à l'hôpital, on va également le référer à un de nos conseillers en réadaptation, et ça, ça, va nous permettre de le réadapter, évidemment, à tous les points de vue, mais aussi on va payer pour adapter son véhicule si son véhicule a besoin d'être adapté pour qu'il puisse le conduire. On va payer pour adapter sa résidence et son lieu de travail. On a déjà déboursé, par exemple, jusqu'à 150 000 \$ pour réaménager une résidence. On va payer des psychologues, des conseillers en orientation. On va même lui payer des études et du recyclage pour lui permettre de se trouver un nouvel emploi. On va lui donner, même, des subventions pour des stages en emploi pour le réintégrer au marché du travail.

• (9 h 40) •

J'ai parlé de la réadaptation, dès son retour à la maison, on va lui payer évidemment tous les frais de déplacement dont il aura besoin pour se rendre périodiquement soit dans un institut de réadaptation, ou dans un centre hospitalier, ou encore chez son médecin. On va lui payer également de l'aide personnelle à domicile. S'il

a besoin d'aide pour vaquer à ses occupations quotidiennes, on peut lui donner jusqu'à un maximum de 600 \$ par semaine à vie pour de l'aide personnelle. On va lui offrir en plus, lorsque son état sera stabilisé, un forfaitaire pour séquelles permanentes, un montant forfaitaire qu'on va lui donner qui peut aller jusqu'à 150 000 \$, et on va lui offrir également un suivi psychosocial pour toute la durée... Tant qu'il en aura besoin, on va le suivre au point de vue psychosocial pour nous assurer qu'il sera réadapté le mieux possible.

Alors, ça vous donne une idée de ce qu'on fait pour un accidenté de la route au Québec. Si on compare ça avec ce qui se passait avant la loi de l'assurance auto, bien, en général, ce qui se passait, c'est que la personne à qui ça arrivait, un malheur semblable devait attendre plusieurs années avant de recevoir quoi que ce soit parce que, évidemment, il fallait que ça passe par le processus judiciaire, et on sait qu'une décision en cour, c'est un minimum de deux ans et cinq ans, habituellement, s'il y a des appels. S'il n'y avait pas de responsabilité de sa part, avant qu'elle reçoive quelque chose, comme je vous dis, ça pouvait prendre quelques années, et, si elle était responsable, elle ne recevait rien. Si elle n'était pas responsable, au bout de quelques années, elle commençait à recevoir des miettes. Il n'y avait évidemment, à ce moment-là, aucun système organisé de prise en charge pour la réadaptation. Il n'y avait aucun suivi psychosocial, et le conducteur qui était responsable, qui l'avait frappée, devait être solvable parce que, si le conducteur n'était pas solvable, elle avait beau aller en cour, elle n'avait rien parce que la personne ne pouvait pas payer, et, bien souvent, ce qu'on constatait, c'est que les gens qui n'avaient pas les moyens d'aller en cour — parce que ça coûte cher, aller en cour — bien, réglaient pour des miettes et absorbaient leur perte jusqu'à la fin de leurs jours. Et on constatait également que tout le processus judiciaire accaparait une partie très importante des indemnités versées.

Alors, ce que ça signifie, notre régime aujourd'hui, bien, c'est un régime qui est très rapide, qui ne coûte rien. Il suffit de mettre un timbre sur une enveloppe — 0,45 \$, un timbre — puis de faire une demande à la Société, et on est indemnisé. Les primes sont, à notre connaissance, les moins élevées en Amérique du Nord pour une couverture semblable, et de loin les moins élevées en Amérique du Nord. Tous les Québécois sont assurés, et ça, c'est, encore une fois, très important parce que, qu'un Québécois ait payé ou non une prime, il est assuré quand même. Et, je donne un exemple, tous les enfants qui n'ont pas de permis de conduire, toutes les personnes âgées qui n'en ont plus, tous les gens qui ne possèdent pas de véhicule sont quand même assurés même s'ils ne paient pas de prime. Quelqu'un qui n'a jamais possédé une auto, qui n'a jamais eu de permis de conduire à qui il arrive un accident d'auto au Québec, on le paie de la même façon que s'il avait payé une prime. Tous les Québécois sont assurés, et les montants à verser sont fixés par le législateur, et toutes les indemnités sont également indexées au coût de la vie annuellement.

Alors, ça vous donne une bonne idée de ce que c'est le régime d'assurance automobile au Québec. Et c'est

tellement bon qu'on constate que, dans tous les gouvernements qui se sont succédé au Québec depuis 20 ans, il n'y a jamais personne qui l'a remis en question, au contraire, tous les gouvernements qui se sont succédé au Québec l'ont amélioré. À chaque fois qu'ils sont venus au pouvoir, ils l'ont amélioré, le régime, au lieu de le défaire. Ils l'ont constamment amélioré. La dernière modification majeure date de 1990.

Avant de terminer sur le régime, je voudrais juste vous mentionner très brièvement trois réalisations très importantes de la Société en matière d'indemnisation des victimes d'accidents de la route. La première grande réalisation, c'est la réadaptation. Avant que la Société existe, avant que la Société prenne en charge les accidentés, il n'y avait à peu près rien pour s'occuper de la réadaptation des accidentés de la route au Québec. Aujourd'hui, on a un des meilleurs régimes de réadaptation qui puisse exister. Il y a quatre phases de réadaptation quand on réadapte un accidenté, et, nous, à la Société, on s'occupe des quatre phases jusqu'à son retour à la maison. On a 60 conseillers en réadaptation répartis à travers le Québec dont le seul mandat est de prendre en charge tous les nouveaux accidentés de la route qui arrivent chaque année.

Je voudrais juste vous donner un extrait d'un petit article, qui a paru dans le *Nouvelliste* de Trois-Rivières le 22 septembre dernier, qui décrit assez bien notre régime. Et je cite l'article: «La particularité de l'intervention réside dans son approche multidisciplinaire mettant à profit un large éventail de personnes de formations professionnelles différentes: ergothérapeutes, éducateurs physiques, neuropsychologues, orthophonistes, physiothérapeutes, psychoéducateurs, psychologues, services sociaux, soins infirmiers, médecins, coordonnateurs et chefs de programmes. Tous ont le même objectif: aider le blessé à redevenir le plus fidèlement possible la personne qu'elle était avant l'accident.» Et, tout récemment, lors d'un congrès sur la réadaptation tenu à Montréal, il y a un professeur américain reconnu, le Dr Muriel Lezak, qui déclarait: «Votre système est très bon, probablement unique au monde. Vous devriez en faire la promotion hors du Québec.» C'est la première grande réalisation de la Société.

La deuxième, c'est la recherche sur les accidentés de la route. Comme vous le savez — je vais vous donner un exemple — une des principales blessures, lorsqu'il y a des accidents de la route, c'est les entorses cervicales, ce qu'on appelle communément, en anglais, les «whiplashes». On sait qu'à peu près 20 % des accidentés de la route ont des entorses cervicales, alors la Société, soucieuse d'essayer de trouver les meilleurs soins possible pour ces blessures-là, il y a quelques années, a financé au complet une étude internationale, une étude mondiale sur les entorses cervicales, qui était dirigée par le Dr Spitzer de l'Université McGill, et cette étude a donné lieu à une nouvelle façon de traiter et de classer les entorses cervicales qui est devenue maintenant, à toutes fins pratiques, la bible au niveau mondial en termes de traitement des entorses cervicales. Cette simple étude là va probablement faire économiser des millions et des millions à toutes les compagnies

d'assurances à travers le monde et, évidemment, surtout, va permettre de mieux soigner les gens qui ont des entorses cervicales.

Finalement, le troisième exemple que je voulais vous donner, c'est la traumatologie. Avant la venue de la Société, il y avait aussi très peu d'efforts qui avaient été investis au Québec en traumatologie, et le ministère de la Santé a demandé à la Société de coordonner toute la mise en place d'un nouveau réseau de traumatologie partout au Québec, et c'est la Société qui est maintenant chargée d'accréditer les centres hospitaliers en traumatologie. C'est la Société qui en fait le suivi et qui en fait la promotion également, et, pour vous donner juste un exemple, évidemment, très récent, l'accident de Saint-Joseph-de-la-Rive a démontré encore une fois que le système de traumatologie, au Québec, fonctionne très bien parce que, en vertu du système, on prévoit qu'il y a des premiers intervenants qui doivent se rendre sur les lieux pour donner les premiers soins, et ça s'est fait. Ensuite, on prévoit que les patients — ceux qui étaient blessés, là — doivent être transférés dans un centre de traumatologie primaire. Dans le cas présent, il s'agissait de l'hôpital de La Malbaie. Alors, on a tout de suite transféré ces gens-là à l'hôpital de La Malbaie pour leur donner des soins de façon à les stabiliser avant de pouvoir les transporter dans un centre secondaire et tertiaire, ce qui a été fait. Et, par la suite, on les a transportés à l'Hôpital de L'Enfant-Jésus, ici, à Québec, qui constitue le centre de traumatologie pour toute la région, et là les gens peuvent recevoir tous les soins de tous les meilleurs spécialistes possible. Alors, ça, c'est grâce à la Société également que ça existe au Québec aujourd'hui.

Alors, en somme, c'est ce que je voulais vous dire sur le régime d'assurance au Québec. Je pense que c'est le meilleur régime au monde. Nous, on en est convaincu à la Société, et c'est pour ça qu'on est des ardents défenseurs du régime. Alors, je vous remercie.

Discussion générale

Le Président (M. Lachance): Merci, M. le président-directeur général. M. le député de Pontiac et porte-parole de l'opposition officielle en matière de transport.

Comparaisons avec les autres provinces

M. Middlemiss: Merci, M. le Président. Merci, M. Gagnon. Dans l'histoire de la Société de l'assurance automobile du Québec, vous avez dit qu'en 1968 il y avait un sur quatre des accidentés qui était couvert et que ça prenait 18 mois. Des provinces, disons, par exemple, la province de l'Ontario, qui ne s'est pas donné le régime que nous avons, est-ce que, dans la période de temps, il n'y a pas eu aussi, avec le temps, une évolution au point de vue des accidents sur la route, au point de vue de la compassion, là, où des compagnies d'assurance, peut-être, qui, à un moment donné, n'avaient aucune compassion pour les accidentés, où les gens ne pouvaient pas se permettre

d'avoir de l'assurance... Mais est-ce qu'on pourrait comparer, là? C'est bien beau, se pêter les bretelles puis se dire qu'on est les meilleurs, mais est-ce qu'il y aurait une comparaison, disons, par exemple, avec l'Ontario qui, aujourd'hui, je crois, a un régime semblable?

Mais est-ce que, sans avoir ce régime-là, il n'y a pas eu une évolution dans le bon sens, que les accidentés, au point de vue des accidents sur la route aussi, le Code de la sécurité routière, et ainsi de suite... Est-ce qu'ils n'ont pas fait une évolution, eux aussi, dans ce sens-là? Pour faire la comparaison, là. Seulement pour ça.

• (9 h 50) •

M. Gagnon (Jean-Yves): Écoutez, je pense que toutes les provinces canadiennes ont fait des efforts pour essayer d'améliorer la situation, chacune dans leur province, mais ce qu'il est important de constater, c'est qu'il y a trois provinces canadiennes qui ont, à toutes fins pratiques, presque copié le régime québécois. La première province, ça a été le Manitoba qui a, en fait, adopté mot à mot la législation québécoise. Ils l'ont trouvée tellement bonne qu'ils l'ont adoptée mot à mot. Il y a la Saskatchewan qui a imité notre régime à 90 %. Il y a la Colombie-Britannique qui a également un régime très semblable au nôtre. Il n'est pas tout à fait identique, mais il est très semblable au nôtre. En Ontario, ils se sont dotés d'un régime qui est partiellement sans égard à la faute, qui ne l'est pas complètement, qui l'est partiellement, mais c'est géré par les entreprises privées. Alors, je pense que chacun a fait des efforts, mais que personne n'a réussi à aller aussi loin qu'au Québec, et la meilleure preuve, c'est que nos primes sont les plus basses en Amérique du Nord.

M. Middlemiss: Bien. O.K. Comparativement, vous dites que l'Ontario ne se l'est pas donné, et est-ce que les victimes... Quel est le pourcentage par rapport à ce qu'ils reçoivent ici? Est-ce que les victimes, dans certaines choses, en reçoivent plus ou en reçoivent moins? Et qui, dans ce cas-là, s'occupe de la sécurité routière? Est-ce que c'est les gens de l'assurance qui doivent payer une prime au gouvernement pour que le gouvernement fasse la même chose que, vous, vous faites ici, au Québec?

M. Gagnon (Jean-Yves): Pour ce qui est de la sécurité routière, en Ontario, c'est le ministère des Transports de l'Ontario qui s'occupe de sécurité routière. Il n'y a pas d'organisme comme nous qui fait ce travail-là. Alors, évidemment, c'est géré un peu... Comme dans la plupart des autres provinces, c'est les ministères des Transports qui s'occupent de ça.

M. Middlemiss: Mais, comparativement, disons, pour la réadaptation, pour toutes ces choses-là, est-ce qu'en Ontario les accidentés de la route ont la même qualité de traitement, surtout lorsque quand c'est noir et blanc, là? Vous avez mentionné tantôt... vous nous avez donné des exemples où, quand c'est très clair que la personne a des problèmes... Lorsque c'est dans la zone grise, et c'est ces cas-là, nous autres, qu'on a dans nos bureaux de comté où les gens disent: La Société d'assurance automobile... Vous savez, j'ai été blessé, on ne semble pas me croire. Je vais

voir plusieurs médecins, et ainsi de suite. Donc, est-ce que, réellement, dans ce contexte-là...

M. Gagnon (Jean-Yves): En Ontario, comme c'est géré par des compagnies d'assurances privées, chaque compagnie d'assurances décide de ce qu'elle va faire avec ses victimes, si elle va les envoyer en réadaptation ou non. Ce n'est pas géré de façon centrale comme au Québec. Il n'y a pas de régime aussi généreux et aussi contrôlé qu'au Québec parce que c'est chaque compagnie qui décide de faire ce qu'elle veut bien faire avec ses victimes, et c'est comme ça, en général, en Amérique du Nord, surtout aux États-Unis, sauf que les régimes... Comme les provinces qui ont adopté un système semblable au Québec ont des régimes très semblables, mais les autres, c'est chaque compagnie qui décide de faire ce qu'elle veut bien faire.

Martin me rappelle que la Société, ici, s'est vu confier par le gouvernement, en plus d'un rôle d'assureur, un rôle social également. On est à la fois un assureur, mais on est aussi un organisme qui a une mission sociale de faire la réadaptation, par exemple. Je pense que, au point de vue social, c'est extraordinaire parce que ça permet à des gens de reprendre leur qualité de vie ou, du moins, le plus près possible de la qualité de vie qu'ils avaient au moment de l'accident. Lorsque c'est géré par une compagnie d'assurances qui n'a évidemment comme objectif principal que de faire des profits, bien, je ne suis pas sûr qu'elle ait une mission sociale autant que la Société peut en avoir une.

Le Président (M. Lachance): Dans le même ordre d'idées, M. le président, est-ce que la Société de l'assurance automobile possède ou pourrait fournir des informations comparatives à ce qui existe dans les différentes provinces canadiennes par rapport au régime en vigueur au Québec?

M. Gagnon (Jean-Yves): On pourrait sûrement essayer d'en trouver. Je n'en ai pas à la main, là.

Une voix: ...mais on en a.

M. Gagnon (Jean-Yves): Je pense qu'on peut peut-être demander à M. Privé ou à M. Giroux de répondre.

M. Privé (Jacques): Oui. Jacques Privé, vice-président au service aux accidentés, M. le Président. Oui, on a regardé pour l'ensemble du Canada ce qui existe dans chacune des provinces et, si la commission le souhaite, on pourra le déposer, vous dire ce qui se passe ailleurs.

Le Président (M. Lachance): Alors, ce serait très intéressant de pouvoir prendre possession de ces documents. Il s'agira de les faire parvenir à la secrétaire de la commission, Mme Béland.

M. le député de Saguenay, vous avez demandé la parole?

M. Gagnon (Saguenay): Merci. Tantôt, vous indiquiez que c'est un des régimes des plus généreux, je me demandais: L'indemnisation moyenne, avant 1978, quelle

était-elle? Et quelle est l'indemnisation moyenne aujourd'hui, en 1997, si on faisait une comparaison avec les dollars de 1978?

M. Gagnon (Jean-Yves): Bien, écoutez, je n'ai pas, évidemment, de comparaison en dollars. Ce que je peux vous dire, c'est qu'à ce moment-là il y avait quand même 28 % des gens qui ne recevaient absolument rien et que seulement 60 % des véritables pertes étaient compensées, alors qu'aujourd'hui tout le monde reçoit quelque chose, et on est d'avis, nous, que 100 % des pertes sont compensées parce que, avec la générosité du programme que je vous ai décrit tout à l'heure, je pense qu'il n'y a pas grand-chose qui a été oublié. Alors, la principale comparaison, ce qu'on peut dire, c'est qu'avant il y avait une grande partie qui n'avaient rien, puis ceux qui avaient quelque chose avaient 60 % de ce qu'ils devaient avoir. Aujourd'hui, tout le monde a 100 %. C'est à peu près ça, la comparaison. C'est aussi radical que ça comme changement.

M. Gagnon (Saguenay): C'est beau.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Jeanne-Mance.

Remboursement des frais d'expertise médicale

M. Bissonnet: Merci, M. le Président. Je regarde dans votre tableau que vous nous avez passé, vous avez donné un exemple pour commencer, je vais vous donner un exemple. Moi, dans mon comté, j'ai une jeune étudiante qui, à 21 ans, a eu un accident et est devenue paraplégique. Un accident d'auto par un type qui était en libération conditionnelle, qui a volé un camion. En tout cas, une jeune étudiante. Alors, elle est chez elle. La vie, pour elle, c'est les parents qui en prennent soin, puis tout ça. Elle a un petit ordinateur, mais elle a beaucoup de difficulté. Et elle a fait une demande à votre Société pour avoir des soins dentaires. On avait reconstitué sa dentition à l'hôpital aussi, et la Société, chez vous, n'a pas voulu rembourser ces frais-là. Elle est allée en révision par l'intermédiaire de son père ou de son frère, et, en révision, bien, ça a été refusé. Elle a été devant la Commission des affaires sociales et elle a eu gain de cause. On a permis, même, une deuxième visite annuelle parce que la petite fille, elle n'est pas capable de se laver les dents, il faut de l'aide des parents, puis en tout cas... Alors, son dentiste est venu à la Commission de façon bénévole.

Là, je remarque, suite à cet exemple-là... C'est qu'à la Commission des affaires sociales, sur 70 % des demandes qui sont faites à la Commission, il y a 30 % des décisions qui sont renversées par la Commission en faveur de l'usager. Quand quelqu'un va à la Commission des affaires sociales puis qu'il a besoin d'une expertise médicale, vous avez, à la Société, déjà envoyé au préalable ce client à un de vos médecins, et lui, pour faire une contre-preuve, parce qu'il se sent dans son droit légal, il va prendre un autre médecin pour faire une autre expertise

pour apporter devant la Commission des affaires sociales et, souvent, cet usager va requérir un avocat. Ce n'est pas obligatoire, mais, en tout cas, il y en a beaucoup qui requièrent les soins d'un avocat. Quand la personne a gain de cause devant la Commission des affaires sociales, quand votre client a gain de cause, est-ce que la Société rembourse les frais d'expertise additionnels et les frais d'avocat, s'il y a lieu, dans des cas comme ça?

● (10 heures) ●

M. Gagnon (Jean-Yves): On rembourse les frais d'expertise additionnels parce que, quand la personne se présente à la Commission des affaires sociales, si elle arrive avec de nouvelles expertises qui réussissent à démontrer que la personne avait raison, évidemment, la Société rembourse ces frais-là. On ne remboursera pas ses frais d'avocat, mais on va rembourser ses frais d'expertise additionnels. Parce que l'avocat n'est pas nécessaire. Comme vous le dites vous-même, c'est optionnel, ça dépend de la personne.

Je voudrais attirer votre attention sur le fait que... Vous avez mentionné que 30 % des décisions qui vont jusqu'à la Commission des affaires sociales sont renversées par la Commission, c'est exact, mais je dois vous dire que, à la Société, on rend 260 000 décisions par année...

M. Bissonnet: Oui, je sais.

M. Gagnon (Jean-Yves): ...par rapport à tous nos accidentés. Il y en a 2 % qui vont au bureau de révision et 0,5 % qui se rendent à la Commission des affaires sociales, et, sur ce 0,5 %, il y en a 30 % qui sont infirmées. Alors, ça vous démontre à quel point c'est quand même minime par rapport à l'ensemble des décisions qui sont renversées. Il y aura toujours des cas qui vont se rendre à ce niveau-là, il y aura toujours des cas qui vont être renversés. C'est normal. C'est pour ça que ça existe, d'ailleurs, la révision et la Commission des affaires sociales.

M. Bissonnet: Et la jurisprudence, ça vous aide à...

M. Gagnon (Jean-Yves): C'est ça. Ça établit une jurisprudence qui fait que la Société s'ajuste évidemment en fonction des décisions de la Commission. Je pense que c'est très sain, en démocratie, d'avoir un mécanisme d'appel comme ça, parce que, qu'est-ce que vous voulez, sur 260 000 décisions, on peut se tromper, des fois, et, quand on se trompe, il y a des mécanismes pour nous corriger. Je pense que, dans l'ensemble, lorsqu'on parle de moins de 0,5 % des décisions qui sont renversées, ça veut dire qu'on a quand même une bonne moyenne au bâton.

M. Bissonnet: Quand le client va devant la Commission des affaires sociales et qu'il convoque son médecin avec lui, il fait venir le médecin pour témoigner, pour expliquer aux deux commissaires qu'il y a une preuve plus favorable à l'usager qu'à la Société, est-ce que... Parce qu'on a beaucoup d'histoires, dans nos bureaux de comté. Il y en a des fois qui disent que ça leur coûte des montants impressionnants pour payer le médecin qui va témoigner à la Commission des affaires sociales. Est-ce que, à la

Société, vous avez des remboursements lorsqu'un médecin est convoqué par l'utilisateur, pour qu'il y ait un remboursement des frais que le médecin charge pour sa présence au tribunal?

M. Gagnon (Jean-Yves): Oui. On me dit que, lorsque le médecin témoigne et que la personne gagne sa cause, à ce moment-là on peut rembourser jusqu'à 250 \$ pour le témoignage en question.

M. Bissonnet: Pas l'expertise, la présence.

M. Gagnon (Jean-Yves): Pour la présence en question.

M. Bissonnet: O.K. Au niveau des expertises que vous demandez aux médecins qui sont au service de la Régie, comment ça se passe, ça?

M. Gagnon (Jean-Yves): Bien, écoutez, là il y a deux genres de médecins.

M. Bissonnet: Vous avez une banque de médecins, de spécialistes?

M. Gagnon (Jean-Yves): On a nos propres médecins, à la Société.

M. Bissonnet: Oui. Ça, c'est correct.

M. Gagnon (Jean-Yves): On a environ 30 médecins, à la Société. On a aussi 400 médecins correspondants, à travers le Québec, à qui on va demander, à l'occasion, des expertises médicales, dans des domaines très spécialisés. Ces gens-là, on leur demande une opinion professionnelle sur les blessures d'un accidenté. À ce moment-là, ils nous fournissent leur opinion et, nous, évidemment, on paie pour l'opinion qui nous est fournie. Je pense que c'est un processus qui fonctionne très, très bien. D'ailleurs, lorsqu'on pose la question aux accidentés, à savoir s'ils sont satisfaits des médecins qu'ils ont rencontrés pour des expertises médicales, le dernier sondage disait que 92 % des gens étaient satisfaits du médecin expert. Alors, je pense que c'est un processus qui fonctionne très bien.

M. Bissonnet: Quand vous avez deux rapports contradictoires de votre médecin expert et du médecin expert de l'accidenté, est-ce qu'il y a une possibilité à ce moment-là de nommer un troisième médecin expert? Ça commence à...

M. Gagnon (Jean-Yves): Oui, ça arrive à l'occasion. En général, ça va être le médecin de la Société qui va examiner les deux opinions et qui va trancher, mais, lorsqu'il n'y a pas moyen, à ce moment-là on peut aller jusqu'à avoir un troisième médecin expert. Ça arrive à l'occasion.

M. Bissonnet: Merci. Avez-vous des statistiques... Je ne devrais peut-être pas poser la question à vous, mais, au niveau des 1 412 décisions qui ont été prises à la Commission des affaires sociales en 1996, avez-vous un pourcentage des personnes qui étaient représentées par avocat ou représentées par quelqu'un d'autre?

M. Gagnon (Jean-Yves): Je n'ai pas de chiffres avec moi. Notre directeur des services juridiques, M. Gélinas, pourrait peut-être répondre.

M. Bissonnet: Écoutez, si vous l'avez demain, il n'y a pas de problème. Moi, en tout cas, dans le cas de la jeune fille qui est allée devant la Commission des affaires sociales, elle, pour aller là, pour un avocat — elle a préparé sa cause — on parle d'un montant d'à peu près 3 000 \$ à 4 000 \$...

M. Gagnon (Jean-Yves): C'est possible.

M. Bissonnet: ...avec un avocat qui n'a pas trop le pied pesant sur le gaz.

Une voix: Ça arrive, ça?

M. Bissonnet: Ça arrive, ça.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Bissonnet: Alors, cette jeune fille, la réclamation totale pour avoir refait ses dents, plus un deuxième nettoyage annuel — plus qu'un — la réclamation était à peu près de 1 400 \$. Évidemment qu'elle est paraplégique; vous apportez de l'aide à la maison parce que ses parents lui ont... Il n'y a pas de problème de ce côté-là. Mais je trouve que les accidentés qui vont devant la Commission des affaires sociales, qui ont passé la révision... Remarquez qu'à la révision il y en a beaucoup qui ne continuent pas...

M. Gagnon (Jean-Yves): Oui, oui.

M. Bissonnet: ...parce qu'il y a des frais à ça, il y a des...

M. Gagnon (Jean-Yves): À la révision, il n'y a pas de frais.

M. Bissonnet: Non, non. Après.

M. Gagnon (Jean-Yves): Oui.

M. Bissonnet: Voyez-vous, à la révision, on en avait eu 6 255 qui ont été en révision, mais il y en a juste 1 400 qui ont poursuivi devant la Commission des affaires sociales, ce qui veut dire que vous avez 80 % des décisions qui ont été confirmées.

M. Gagnon (Jean-Yves): Oui.

M. Bissonnet: Ça veut dire les quatre cinquièmes. Alors, on en perd à peu près 3 000, 4 000 qui ne vont pas...

M. Gagnon (Jean-Yves): Exact.

M. Bissonnet: ...à la Commission des affaires sociales. Je ne sais pas, mais il me semble que c'est coûteux pour une personne qui est accidentée qui se croit dans un droit. Je ne sais pas si vous avez fait une étude à ce niveau-là pour aider davantage l'accidenté qui croit avoir un droit vis-à-vis de la Société, mais qui ne peut peut-être pas l'exercer à cause des coûts.

M. Gagnon (Jean-Yves): Écoutez, il n'y a rien de prévu...

M. Bissonnet: Est-ce que l'aide juridique est admissible à ça?

M. Gagnon (Jean-Yves): Oui, oui. Oui, c'est admissible. Mais il n'y a rien de prévu dans le régime pour rembourser les frais d'avocat. Ça, il n'y a rien de prévu dans les clauses du régime à cet effet-là. Mais, comme vous le dites vous-même, l'aide juridique est là pour ça. Bien souvent, lorsqu'une personne est dans la condition que vous décrivez, dans la plupart des cas, on va lui verser un remplacement de revenu, une indemnité de remplacement de revenu. On va lui verser également un forfaitaire pour séquelles importantes, dans un cas comme ça, qui peut aller, comme je le disais tout à l'heure, jusqu'à 150 000 \$.

Alors, c'est sûr que, si la personne reçoit un revenu annuel que la Société lui verse, plus son forfaitaire pour séquelles, je pense qu'elle a quand même, la plupart du temps, le moyen de payer peut-être un avocat dans un cas comme ça.

M. Bissonnet: Oui, mais...

M. Gagnon (Jean-Yves): Mais il ne faut pas oublier non plus qu'elle n'est pas obligée d'avoir un avocat.

M. Bissonnet: Ça, je comprends.

M. Gagnon (Jean-Yves): Elle peut y aller seule avec son médecin.

M. Bissonnet: Quand je regarde l'exemple que je vous ai donné, on parle d'une petite affaire, mais cette petite affaire, au niveau des soins au niveau de la dentition, c'était tout un drame dans cette famille-là.

M. Gagnon (Jean-Yves): Je n'en doute pas.

M. Bissonnet: Et, je vais vous le dire, je suis allé la représenter de façon pro bono, avec évidemment la permission du juriconsulte, parce que, lorsqu'on doit aller en cour, il faut demander un avis au juriconsulte, ce que j'ai fait. Mais je suis allé. Mon rôle, c'est un travail de député, mais j'y suis allé de façon bénévole, pour l'aider,

parce que je trouvais qu'il fallait qu'on l'aide, cette jeune fille.

M. Gagnon (Jean-Yves): Écoutez, je vous comprends très bien et je pense que c'est un cas tragique comme celui...

M. Bissonnet: Mais il y en a d'autres qui sont...

M. Gagnon (Jean-Yves): Il y en a d'autres. Comme je vous le disais, il y en a 40 par année. Des gens qui deviennent paraplégiques ou quadraplégiques suite à un accident d'auto, il y en a 40 par année, il y a 40 nouveaux cas comme ça qui se produisent chaque année. Mais le régime que je vous décrivais tout à l'heure est très généreux. C'est le plus généreux qu'on connaisse. Alors, je pense que les gens sont quand même...

M. Bissonnet: Je ne critique pas, là. Je veux essayer de l'améliorer un petit peu dans ces cas-là.

M. Gagnon (Jean-Yves): Oui, oui. Alors, écoutez, comme je vous l'ai dit aussi, tous les gouvernements l'ont amélioré, l'un après l'autre. M. Brassard nous a demandé — le printemps dernier, d'ailleurs, il a fait une déclaration publique à cet effet-là — de l'améliorer encore. On a un groupe de travail actuellement, à la Société, qui travaille à y apporter de nouvelles améliorations. Sans doute que M. Brassard déposera un projet de loi en 1998 pour l'améliorer à nouveau.

M. Bissonnet: Merci beaucoup.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Pontiac, brièvement, sur un problème technique.

M. Middlemiss: À la page 9...

Une voix: Du document?

M. Middlemiss: ...dans la colonne de 1996, je pense que c'est le nombre au lieu du pourcentage.

Une voix: Page 9?

M. Middlemiss: Oui. Le tableau, oui, dans l'année 1996, c'est marqué «pourcentage», mais je crois que c'est plutôt le nombre.

● (10 h 10) ●

M. Gagnon (Jean-Yves): C'est «nombre».

Le Président (M. Lachance): Vous avez raison. Alors, veuillez corriger le tableau en conséquence. M. le député de Maskinongé.

Promotion du régime

M. Désilets: Oui. Merci, M. le Président. Ça tombe bien parce que ma question, c'est un peu pour savoir ce qui

s'en vient. Comme améliorations, on peut s'attendre à quoi? Alors, je vais vous poser tout de suite mes deux questions. Vous avez mentionné tantôt qu'on était, la Société, les plus performants en Amérique du Nord. Mais j'aimerais un peu, comme vous avez dit, peut-être pour faire... envoyer de la publicité ou... pas nécessairement de la publicité, mais de l'information sur les statistiques, et tout ça. La Société, est-ce qu'elle a un rôle à jouer pour démontrer à la population qu'elle est vraiment le système le plus performant en Amérique du Nord, en faire une promotion pour sensibiliser la personne, le Québécois? Parce que je vois, dans les documents également, que nos immatriculations n'ont pas tellement varié depuis 20 ans, mais nos permis de conduire, eux autres, ont varié, ont monté. Ça fait que le montant total qu'on paie, en faire une analyse comparative avec les autres États ou les autres provinces pour démontrer qu'on est vraiment une situation gagnante ici. Également, au niveau du rôle social que la Société fait, qu'on en fasse un point important dans la...

M. Gagnon (Jean-Yves): Oui. Votre première question concernant les améliorations qu'on doit apporter au régime, il est encore trop tôt, je pense, pour vous les mentionner. D'ailleurs, on n'a même pas encore eu l'occasion d'en parler avec le ministre des Transports. Je pense que ce serait normal que ce soit lui qui les annonce lorsqu'on aura eu l'occasion d'en parler avec lui. Mais il y a plusieurs améliorations sur lesquelles on travaille pour essayer d'améliorer à nouveau le régime.

En ce qui concerne la promotion du régime, vous avez raison de dire que la Société pourrait faire plus de promotion pour le régime d'assurance. D'ailleurs, l'année présente, au printemps dernier, vous avez probablement remarqué qu'on a fait une campagne d'information à la télévision sur le régime d'assurance; c'était la première fois en plusieurs années qu'on le faisait. Mais ce dont on se rend compte, c'est que les Québécois qui n'ont pas d'accident d'auto sont plus ou moins intéressés à entendre parler d'un régime d'assurance, parce qu'ils se disent: Je n'en ai pas besoin. Puis là je me dis: Moi-même, je n'ai jamais lu en détail ma police d'assurance automobile, pour la partie ferraille, je ne l'ai jamais lue en détail parce que je n'ai jamais eu d'accident. Alors, je n'ai pas besoin de la lire.

C'est un peu le phénomène qui se passe chez tous les Québécois pour le régime d'assurance pour les blessures corporelles. Les gens qui n'en ont jamais eu besoin, qui n'ont jamais été blessés, semblent plus ou moins intéressés à lire le contenu de la police. Mais je pense qu'on aurait quand même intérêt à le publiciser un peu plus. D'ailleurs, on a publié, l'année dernière, un document qui s'appelle *La police d'assurance de tous les Québécois*, qu'on a distribué par plusieurs milliers d'exemplaires. Je pense que ce document-là décrit très bien l'essentiel des bénéfices du régime. Je pense qu'on devrait et on va le diffuser encore plus largement, ce document-là, parce que c'est le meilleur document, très simple, que la population va comprendre, pour comprendre jusqu'à quel point son régime est généreux.

M. Désilets: Très bien. Ça me va.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Notre-Dame-de-Grâce.

Services aux personnes handicapées

M. Copeman: Merci, M. le Président. J'aurais peut-être quelques questions; vous allez peut-être m'arrêter à un moment donné pour changer de thème ou de sujet. En tant que porte-parole de l'opposition officielle en matière des services aux personnes handicapées, j'aurais peut-être deux questions sur les nouveaux mandats de la SAAQ en ce qui concerne les vignettes des personnes handicapées et, également, le programme Adaptation de véhicule. Peut-être que le président-directeur général pourrait décrire brièvement ces deux nouveaux mandats et nous faire part de ses commentaires. Comment ça va avec le nouveau mandat, le transfert de programme de l'OPHQ? En ce qui concerne leurs vignettes, certains groupes de défense des personnes handicapées avaient soulevé quelques craintes au sujet de ce transfert-là, que les critères, semble-t-il, de l'OPHQ étaient peut-être moins sévères que ceux de la SAAQ. J'aimerais peut-être entendre le président là-dessus.

Au sujet du type de vignette, comme vous le savez, la vignette de l'OPHQ était «moyenne» et celle de la SAAQ, jusqu'à tout récemment, était amovible. Est-ce qu'on entend toujours maintenir ce système malgré l'amalgamation de deux types de vignettes différents lors du transfert?

M. Gagnon (Jean-Yves): Écoutez, comme vous le savez, c'est seulement en juin dernier que l'Assemblée nationale a voté une loi pour nous transférer ces deux nouveaux mandats. Pour le moment, en ce qui concerne les vignettes, ce qu'on a fait, c'est qu'on a poursuivi l'ancien système de l'OPHQ et on a continué le nôtre temporairement en attendant de les amalgamer tous les deux, ce qui devrait se faire au printemps prochain. D'ici là, je pense qu'on est en consultation constante avec les associations de handicapés. D'ailleurs, on a d'excellentes relations avec elles. Je pense qu'on va essayer de s'organiser pour leur donner satisfaction dans toute la mesure du possible.

Pour ce qui est du programme Adaptation de véhicule, comme vous le savez, ça nous a été transféré également au mois de juin dernier. C'est un mandat qui nous a été confié parce que la Société avait déjà de l'expérience dans ce domaine-là, parce qu'elle faisait de l'adaptation de véhicules pour ses propres victimes. Alors, on a déjà commencé à l'appliquer. On a déjà, je crois, près de 200 personnes qui ont fait des demandes à la Société et le programme se déroule très bien à date. Je pense que ça va prendre tranquillement son erre d'aller. Je pense que ça va très bien fonctionner, étant donné que la Société a quand même une expérience adéquate dans ce domaine-là.

M. Copeman: Est-ce que les critères d'attribution des vignettes de l'OPHQ et ceux de la SAAQ étaient pareils dans le passé? Est-ce qu'il y avait des différences

importantes dans les critères d'attribution des vignettes? Si oui, comment allez-vous consolider les deux? Parce que j'ai cru comprendre, en parlant avec d'autres groupes et en faisant un peu d'analyse des statistiques, qu'il y a une perception, en tout cas dans le milieu des personnes handicapées, que les vignettes de l'OPHQ étaient plus facilement données que celles de la SAAQ. Je vous le dis très honnêtement, c'est une perception. Si ce n'est pas le cas, tout le monde serait content de l'entendre. Est-ce que les critères étaient très différents? Si oui, dans quel sens et comment allez-vous consolider tout ça?

M. Gagnon (Jean-Yves): Je vais peut-être demander à Mme Guimond, qui est notre vice-présidente à la sécurité routière, de vous répondre. Ce programme-là relève d'elle. Je crois qu'elle va peut-être vous donner des réponses plus techniques que je ne pourrais vous donner moi-même.

Mme Guimond (Louise): Bonjour. Il faut bien comprendre qu'il s'agit de deux programmes différents. Le programme de l'OPHQ avait comme clientèle la population en général. Un parent pouvait demander, parce que son enfant était handicapé, d'avoir une vignette de stationnement pour personne handicapée. Donc, les critères d'admissibilité, à l'OPHQ, c'était d'être une personne limitée dans l'accomplissement de la marche, avoir une déficience physique ou mentale, utiliser régulièrement une orthèse, une prothèse, une chaise roulante ou quoi que ce soit, tandis que, à la Société, notre clientèle, c'étaient plutôt les conducteurs de véhicules, les conducteurs qui avaient une limitation physique. Donc, à la Société, comme clientèle, c'étaient des conducteurs de véhicules. Maintenant, ce qui se passe actuellement, les gens qui font leur demande selon les critères de l'OPHQ, on leur donne selon les critères de l'OPHQ, et les conducteurs qui vont leur demande à la Société comme ils faisaient auparavant, on leur donne comme c'était auparavant. Mais, au mois de juin, on va unifier les deux programmes pour n'en faire qu'un seul.

M. Copeman: La crainte, je pense, M. le Président, c'est qu'en unifiant les deux on ne perde pas les bénéfices ni de l'un ni de l'autre. Je veux juste tenter de m'assurer qu'on ne néglige pas un secteur de la clientèle avec lequel la SAAQ était peut-être, jusqu'au mois de juin, un peu moins familière. C'est pour m'assurer qu'en consolidant les deux programmes les personnes qui en faisaient la demande en vertu de l'OPHQ ne soient pas perdantes dans le nouveau système. C'est un peu ça, le but de ma question.

● (10 h 20) ●

Mme Guimond (Louise): C'est notre but à nous aussi. C'est pour ça qu'on a rencontré les associations de personnes handicapées, les personnes même aveugles, les personnes handicapées mentalement, même les anciennes personnes qui s'occupaient, à l'OPHQ, de ce programme-là. Donc, on les a rencontrées pour faire un programme, maintenant, qui va être unifié. Je ne sais pas, actuellement, si la vignette va être collée sur la plaque ou va être, comme

actuellement à l'OPHQ, amovible, pour mettre dans l'automobile, accrochée au rétroviseur. On est encore à décider de ça. On est en train d'écrire le règlement et toutes les...

M. Copeman: Parce que la vignette non permanente a été intéressante, comme vous l'avez souligné, dans le cas des personnes aveugles. J'ai rencontré le président du Regroupement des aveugles et amblyopes du Québec qui m'a dit: Écoutez, c'est très clair, les personnes qui sont légalement aveugles n'ont jamais fait de demande de permis de conduire. Il n'est pas question d'avoir ni un permis de conduire ni l'enregistrement, une plaque pour une automobile. Par contre, quand elles sont font accompagner, mettons, pour aller faire leur épicerie et pour n'importe quelle sortie, souvent il est beaucoup plus pratique pour les personnes qui les accompagnent de stationner dans un stationnement réservé aux personnes handicapées pour qu'elles soient proches des portes d'entrée du magasin. Parce qu'on m'informe, entre autres, que les aires de stationnement sont très, très dangereuses pour les personnes aveugles.

C'est clair que le conducteur n'a pas d'incapacité, mais son passager... La personne qui accompagne la personne handicapée peut avoir de sérieuses difficultés à être obligée de stationner loin ou de ne pas pouvoir bénéficier des stationnements réservés aux personnes handicapées. De là découle toute la question de la nature de la vignette. Si c'est permanent, collé sur une plaque, c'est clair que ça restreint un peu l'utilisation en ce qui concerne les personnes qui peuvent accompagner les personnes handicapées, comme des parents, des aides, etc.

Mme Guimond (Louise): On m'informe que — je l'avais manquée — en commission parlementaire, la SAAQ avait annoncé, au mois de juin 1997, que la vignette serait amovible. Ça m'avait échappé, mais je peux vous confirmer qu'elle est amovible.

M. Gagnon (Jean-Yves): On va s'assurer de toute façon que le nouveau programme sera géré de façon à satisfaire les personnes handicapées. On peut prendre ça pour acquis.

Mme Guimond (Louise): On a rencontré les associations de handicapés, tous ensemble dans la même salle. Il y a eu une rencontre très productive avec les aveugles, les amblyopes, les handicapés moteurs et les autres. Chaque association a très apprécié la rencontre. Ils se sont déclarés satisfaits de ce que la Société entendait faire.

M. Copeman: Je suis très content que vous preniez ça pour acquis, M. le Président, et j'en prends bonne note. Vous allez sûrement comprendre que, nous autres, les parlementaires, on va vous surveiller pour nous assurer que vous prenez ça pour acquis.

En ce qui concerne le programme Adaptation de véhicule, avez-vous des statistiques sur les listes

d'attente, le délai d'attente une fois qu'une demande est effectuée?

Une deuxième question reliée à ça, question qui a fait un peu couler de l'encre dans le secteur des personnes handicapées, c'est la question des assurances. On me fait part que, une fois que le véhicule est adapté, les assurances, admettons, privées, par des compagnies d'assurances contre le vol, deviennent, de temps en temps, quasiment prohibitives. Faire adapter un véhicule, une fois adapté, la valeur du véhicule peut monter jusqu'à deux fois ou, en tout cas, peut beaucoup augmenter. La valeur des travaux, l'adaptation, ça peut augmenter énormément la valeur du véhicule. On m'a fait part de cas où des personnes handicapées, une fois un véhicule adapté, ne peuvent pas payer les assurances.

Est-ce que la SAAQ est en train de regarder cette question-là? Est-ce qu'il y aurait moyen de concevoir une aide peut-être du gouvernement, de la SAAQ, pour tenter de pallier à cette question-là? Ça ne donne pas grand-chose de donner des fonds pour adapter un véhicule pour des personnes dans le besoin si ces personnes ne peuvent pas payer les assurances pour se protéger contre un vol, une perte ou un accident.

M. Gagnon (Jean-Yves): Je pense que vous allez admettre avec moi que ça ne fait pas partie du mandat de la Société qui nous a été délégué en juin dernier, en plus d'adapter le véhicule, de fournir de l'aide à la personne pour assurer son véhicule. La loi ne permettrait pas ça, de toute façon, et il n'y a pas de projet dans ce sens-là à la Société. Je pense que ça, c'est plutôt le genre de mandat dont l'OPHQ devrait continuer à s'occuper.

Pour ce qui est des délais d'attente, M. André D'Astous, qui est en charge du programme Adaptation de véhicule, va vous donner les délais d'attente qu'on connaît aujourd'hui.

Le Président (M. Lachance): M. D'Astous

M. D'Astous (André): Bonjour. D'abord, comme volume de véhicules à adapter, les véhicules adaptés qui sont des clients de la Société, accidentés, c'est de l'ordre de 150 à 200 par année; celui des personnes handicapées, c'est plutôt de l'ordre de 600, dans un premier temps. Lorsqu'on a pris en charge le programme en juillet dernier, on a eu un transfert de l'OPHQ de 350 dossiers en attente. Depuis ce temps-là, on a reçu 150 autres demandes d'adaptation de véhicule.

Je ne peux pas vous dire les délais d'attente comme tels, mais ce qu'on a comme service à la Société depuis juillet, c'est que chaque personne handicapée peut faire une demande dans chacun des 45 points de services de la Société, comme dans les points de services anciens de l'OPHQ, et les dossiers sont traités centralement à Québec pour une meilleure efficacité et une application plus uniforme. On aurait pu décider de prendre une application Québec-Montréal. Le choix qu'on a fait, c'est Québec pour, dans les faits, avoir un meilleur service et, surtout, plus uniforme.

Les différences entre les normes de l'OPHQ et les nôtres ne sont pas tellement importantes, sauf qu'en attendant d'avoir un programme unifié, comme disait tout à l'heure Mme Guimond, on respecte les normes de l'Office des personnes handicapées. Le problème que vous souleviez concernant l'assurance, effectivement, on en a été saisi. On me dit, par ailleurs, que c'est très, très peu nombreux, le nombre de cas de vol. À l'OPHQ, ce qu'ils faisaient, sans que ce soit vraiment écrit, c'est qu'ils... Parce que, en principe, on peut renouveler une adaptation de véhicule aux cinq ans. Ce qu'on m'a dit, c'est qu'on était plutôt ouvert dans ces quelques petits cas, un ou deux par année. À la Société, on n'a pas pris de décision encore, comme disait M. Gagnon tout à l'heure. On va revoir ça. Mais il n'y a rien d'acquis, évidemment, là-dedans.

M. Copeman: Vous n'avez aucune information sur la durée de l'attente de ces 350 cas qui ont été transférés de l'OPHQ? Vous n'avez pas de données là-dessus?

M. D'Astous (André): Ce que je sais, c'est que l'OPHQ avait, comme beaucoup de ministères, un budget fermé. Lorsque le budget était épuisé, on arrêtait. À la Société, à ce jour, il n'y a pas de normes ou de balises comme telles. Donc, nous, on va traiter tous les dossiers qui correspondent aux normes de l'OPHQ, adaptées éventuellement chez nous. Mais il y a un minimum d'acquis, c'est qu'il n'y a pas de plafond en ce qui concerne le nombre de demandes à traiter par la Société.

M. Copeman: On pourrait peut-être s'attendre à une amélioration de la situation, d'abord, s'il n'y a pas de plafond.

M. D'Astous (André): À la Société, on a une préoccupation fort importante des services à la clientèle et je suis assuré qu'on aura également cette préoccupation pour cette clientèle nouvelle de la Société.

M. Copeman: M. le Président, j'aurais deux questions qui touchent un peu la question des soins de santé. Je ne sais pas si vous voulez continuer à alterner un peu ou si vous voulez que je continue?

Le Président (M. Lachance): Eh bien, écoutez, il vous reste, dans le bloc de temps qui est imparti, que j'essaie de distribuer en alternance... Jusqu'à maintenant, personne n'a utilisé le 20 minutes au complet. Il vous reste encore quatre ou cinq minutes.

Paiement des médicaments aux accidentés

M. Copeman: O.K. J'ai vu dans un de vos documents que la Société paie le coût des médicaments pour les accidentés de la route. Avec notre nouvelle Loi sur l'assurance-médicaments, la loi n° 33, est-ce que ça a changé la pratique de la Société? C'est quoi, l'impact? Vu qu'on a un système universel d'assurance-médicaments, quel est l'impact sur le programme de médicaments de la SAAQ?

M. Gagnon (Jean-Yves): Bien, il n'y a pas vraiment d'impact pour nous parce qu'on payait déjà tous les médicaments nécessaires pour les accidentés de la route. On continue à les payer au complet. Alors, pour nous, il n'y a pas vraiment de changement majeur. On fait tout simplement continuer ce qu'on faisait avant comme pratique. On rembourse tous les médicaments qui sont exigés par les médecins suite à un accident de la route.

• (10 h 30) •

M. Copeman: Mais est-ce que ça veut dire, d'abord, que les accidentés de la route sont exemptés de leur contribution, de la prime sur la loi n° 33, la loi sur l'assurance-médicaments?

M. Gagnon (Jean-Yves): Non, pas nécessairement, parce que ces accidentés de la route peuvent être malades pour d'autres raisons qu'un accident de la route, alors ils sont traités comme tous les autres citoyens. À ma connaissance, en tout cas. Nous, on rembourse ce qui est occasionné par l'accident lui-même. Si la personne a une autre maladie, évidemment, ça n'a rien à voir. Alors, les deux programmes fonctionnent en parallèle. Nous, on rembourse ce qui est exigé suite à l'accident de la route seulement. Le reste...

M. Copeman: O.K. Mais ça veut dire qu'il peut y avoir un certain chevauchement dans les deux programmes. Est-ce qu'il peut y avoir du chevauchement dans les deux programmes?

M. Gagnon (Jean-Yves): Bien, il ne peut pas y avoir de chevauchement parce que, nous, on rembourse au complet ce qui fait suite à l'accident. Alors, ce n'est pas l'autre régime qui le rembourse, c'est nous, la Société. Mais, si la même personne a une autre maladie, la grippe, mettons, qui n'a rien à voir avec son accident de la route, bien, là, c'est l'autre régime qui entre en opération si requis.

M. Copeman: Combien de personnes sont touchées par ce programme-là? Avez-vous une idée de l'ordre de grandeur? Qu'est-ce que la SAAQ dépense pour les médicaments et combien de personnes sont touchées?

M. Gagnon (Jean-Yves): Peut-être le Dr Giroux.

M. Giroux (Marc): Oui, Marc Giroux, directeur des politiques et programmes. C'est aux alentours de 1 500 000 \$ par année en médicaments qu'on rembourse aux accidentés.

M. Bissonnet: Mais, avec le nouveau régime d'assurance-médicaments, ces gens-là seraient-ils remboursés automatiquement en étant membre du régime d'assurance-médicaments?

M. Giroux (Marc): Non, parce que, d'habitude, ce qui se passe, quand vous allez à la pharmacie, c'est que

le pharmacien va vous demander si vous avez eu un accident d'automobile et va, à ce moment-là, charger les frais complets à l'accidenté. L'accidenté va faire une demande de remboursement à la Société, qui va rembourser 100 %, sans franchise, là, les médicaments que l'accidenté va avoir payés.

M. Copeman: C'est ça. En tout cas, quant à moi, je ne veux pas trop, trop perdre de temps là-dessus, mais ça peut poser certaines questions au niveau de l'équité, là. Dans le régime public, tel qu'on le connaît, il y a la prime, il y a la franchise, il y a la coassurance. En tout cas, il me semble que c'est une question qu'il faut regarder d'un peu plus près pour s'assurer qu'il n'y a pas de chevauchement, s'assurer que les accidentés de la route ne soient pas pénalisés non plus par la prime. Je comprends qu'ils peuvent en avoir des médicaments en dehors des blessures ou des conditions médicales occasionnées par un accident de la route, mais...

M. Gagnon (Jean-Yves): Il ne faut pas oublier...

M. Copeman: C'est intrigant un peu comme question.

M. Gagnon (Jean-Yves): Oui, mais il ne faut pas oublier que la grande majorité des accidentés de la route — la très grande majorité — ne reçoivent pas des indemnités de la SAAQ pour toute leur vie. On le sait, la plupart des accidentés, c'est des blessures légères, et ça dure un mois, deux mois. Donc, c'est fini après. Ces gens-là, évidemment, à ce moment-là, comme tous les citoyens du Québec, retombent sur l'autre régime. Nous, c'est les blessés graves qu'on suit toute leur vie, là, mais les autres, c'est temporaire. Alors, c'est important, je pense, pour les autres qu'ils aient l'autre régime parce que, si, nous, on leur fournit des médicaments pendant un mois, c'est fini après, hein?

M. Copeman: O.K. Alors, il s'agit, d'après...

Le Président (M. Lachance): M. le député de Notre-Dame-de-Grâce, en terminant.

M. Copeman: Oui, juste le nombre de personnes. Je ne sais pas si vous l'avez. Vous avez dit que ça coûtait à peu près environ 1 500 000 \$ par année, le nombre de personnes touchées, est-ce qu'on sait ça?

M. Giroux (Marc): Non, on ne l'a pas, mais on pourrait vous le fournir si ça vous intéresse.

Le Président (M. Lachance): Merci.

M. Copeman: Merci, M. le Président.

Le Président (M. Lachance): Mme la députée de Deux-Montagnes.

Niveau de satisfaction des clientèles

Mme Robert: Merci, M. le Président. Bonjour, messieurs. Moi, je me réfère au rapport d'activité de 1996. À la page 5, vous notez à un moment donné que c'est à partir de la primauté au client, des sondages que vous faites pour savoir la satisfaction des clients... Vous notez que les sondages font ressortir qu'il y a des problèmes, en tout cas qu'il y a des questionnements, qu'il y a des remarques vis-à-vis de la rapidité du service puis des montants de certaines indemnités. Ça va? Si on va plus loin dans le rapport, vous notez que, au niveau du contrôle de la qualité des actes administratifs posés au cours du processus d'indemnisation, ça aussi, c'est également en démarche d'amélioration. Ça va? Si je me réfère un peu à la note du Vérificateur général, on nous dit — c'est au tout début — que, bon, le 31 décembre 1991, on a recommandé à la Société de poursuivre ses efforts pour améliorer ses mécanismes de contrôle de la qualité de l'indemnisation et, plus spécifiquement, de revoir le processus d'examen des chèques d'indemnisation avant leur expédition.

Il n'y a pas eu de processus systématique de contrôle de la qualité jusqu'à tout récemment, mais, en 1996, la Société a travaillé à la conception d'un tel système, et des expérimentations sont en cours. Alors, j'aimerais savoir, moi, exactement, c'est quoi, les améliorations, en tout cas, ou les problèmes, ou les insatisfactions qui ressortent surtout lors des sondages? Et, dans un deuxième temps, c'est quoi, les travaux que vous faites actuellement pour améliorer cette qualité-là au niveau des indemnisations, des montants et de la rapidité, je pense, à répondre?

M. Gagnon (Jean-Yves): Alors, comme vous le dites, à la Société, on fait régulièrement des sondages auprès de notre clientèle accidentée pour essayer d'améliorer constamment nos services. On sait, par exemple, que, quand on regarde le taux de satisfaction générale des accidentés de la route, ça se situe autour de 85 %, mais il y a toujours, évidemment, et il y aura toujours, sans doute, un certain degré d'insatisfaction, c'est inévitable. Quand on reçoit 27 000 demandes d'indemnité par année, je pense que c'est inévitable.

Les principales choses qui nous sont reprochées, il y a, d'une part... Pour le versement de certaines indemnités, on nous reproche de prendre un peu trop de temps pour verser l'indemnité. Bon. Alors, on est en train de mettre sur pied, actuellement, un programme très audacieux pour prendre en charge beaucoup plus rapidement les accidentés de la route dès leur arrivée à l'hôpital. Au moins pour les blessés graves, ceux qui se rendent à l'hôpital. On va avoir, en 1998, un projet-pilote dans ce sens-là qui devrait nous permettre de raccourcir de façon considérable les délais de paiement des premiers chèques.

L'autre insatisfaction qui ressort, la plupart du temps, chez nos accidentés, c'est que souvent, les gens se plaignent que les montants — et vous avez parlé de montants d'argent — qui leur sont versés pour séquelles, les suites à un accident, alors, ces montants-là, les gens se

disent souvent insatisfaits. Je vous ai dit dans ma présentation que ça pouvait aller jusqu'à 150 000 \$, mais, évidemment, si quelqu'un a une blessure qui n'est pas trop grave, les montants sont assez limités. Mais c'est comme toute police d'assurance. Comme toute police d'assurance, il existe des limites dans les montants qu'on peut payer. C'est prévu dans un barème qui est très, très précis. Pour telle blessure, telle cicatrice, telle séquelle, on verse tel, tel ou tel montant. Alors, nous, on accorde tout ce qui est prévu dans le barème à chaque personne qui a des séquelles suite à un accident. Et c'est probablement la principale plainte qu'on reçoit, et 40 % des cas des gens qui vont en révision, c'est parce qu'ils sont insatisfaits des montants pour séquelles. Et la raison pour laquelle 80 % des décisions en révision nous sont favorables, c'est parce qu'on a accordé le maximum qui est prévu dans la réglementation, mais les gens demeurent insatisfaits parce qu'ils trouvent que ce n'est pas suffisant.

C'est sûr... Moi, j'utilise toujours l'exemple, je me dis: Si, dans un accident d'auto, je perds un bras et que la Société me verse 25 000 \$ parce que c'est ça que le barème prévoit, si je perds un bras — je ne le connais pas, je lance un chiffre approximatif — je ne serai jamais satisfait, évidemment, parce que mon bras, il vaut bien plus que ça. Mais c'est ça que le barème prévoit, et, nous, on verse au maximum ce qui est prévu. Or, ça, c'est une des sources d'insatisfaction et c'est d'ailleurs, depuis le début du régime, les montants qui ont été le plus augmentés d'année en année par les différentes lois qui sont venues au cours des années pour améliorer le régime.

Aussi, parmi les plaintes qu'on reçoit à la Société, si on regarde un autre point d'insatisfaction, c'est le service téléphonique. On nous dit que les gens ont souvent de la difficulté à nous rejoindre au téléphone. Alors, on est en train, actuellement, de mettre sur pieds des nouveaux mécanismes qui devraient nous permettre d'améliorer considérablement les services téléphoniques à la Société.

● (10 h 40) ●

Alors, c'est les principaux points d'insatisfaction. Si on réussit à régler ceux-là, je pense qu'on va avoir un taux de satisfaction qui devrait monter probablement au-delà de 90 %.

Mme Robert: Merci.

Délai dans le paiement d'indemnité de remplacement du revenu

Le Président (M. Lachance): M. Gagnon, à la page 18 de votre rapport annuel 1996, vous indiquez que le délai d'émission du premier chèque d'indemnité de remplacement du revenu est passé de 33,1 jours à 37,4 de 1995 à 1996. Est-ce que vous auriez une explication pour nous justifier cette augmentation quand même assez importante?

M. Gagnon (Jean-Yves): Bien, écoutez, je n'ai pas d'explication autre que de vous dire que c'est une constatation qu'on a faite et qu'on s'y est attaqué immédiatement parce qu'on considère que c'est trop long.

Et c'est pour ça que je vous ai dit qu'on voulait mettre sur pied un nouveau mécanisme en collaboration avec les hôpitaux pour prendre en charge encore plus rapidement les accidentés, pour leur donner leur premier versement encore plus rapidement.

Il y a une chose qu'on constate, par contre — c'est important de le mentionner — c'est que les accidentés eux-mêmes, en moyenne, nous envoient leur demande d'indemnité environ 70 jours après l'accident. Comme ils nous envoient leur demande d'indemnité 70 jours après l'accident, évidemment, on ne peut pas payer avant dans bien des cas, sauf un blessé grave. Un blessé grave, il se présente à l'hôpital, on l'a plus vite. Mais les blessés légers, en moyenne, c'est 70 jours, alors, souvent, on ne peut pas, évidemment, payer avant que la personne nous fasse sa demande. Alors, ça, ça pose un problème, et, malheureusement, on n'y peut pas grand-chose, c'est l'accidenté lui-même qui ne nous fournit pas sa demande assez rapidement.

Mais je pourrais peut-être aussi demander, si vous permettez, à M. Privé de vous donner quelques exemples de travaux qu'on fait actuellement pour essayer d'améliorer nos services à la clientèle à l'indemnisation.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que vous avez un objectif? Est-ce que vous visez un nombre de jours x pour indemniser, pour émettre le premier chèque?

M. Privé (Jacques): Jacques Privé, vice-président au service aux accidentés, M. le Président. Comme vous le savez, à la Société, au niveau du traitement, pour l'ensemble des indemnisations, nous avons changé le traitement, le processus. Maintenant, nous avons le traitement de l'image, donc nous n'avons plus de dossiers papier. Alors, c'est bien évident, la période d'implantation du traitement de l'image a occasionné des délais et même des délais importants. Ces délais-là, dès le départ, étaient dus au traitement du courrier qui pouvait prendre jusqu'à 15, 20 jours. Or, ces délais-là, présentement, sont corrigés, nous nous maintenons à l'intérieur de deux jours pour traiter le courrier, qui est entré à l'intérieur de la banque de données pour permettre aux agents d'indemnisation de traiter immédiatement l'information.

Aussi, nous avons un phénomène particulier. Vous savez qu'être un agent d'indemnisation, c'est une tâche qui est extrêmement lourde, et nous avons eu, au cours des dernières années, beaucoup de départs qui ont fait qu'un certain nombre de filières avaient des retards relativement importants au niveau du traitement. Alors, encore là, au cours des derniers mois, nous avons pallié à cette lacune, nous avons maintenant lancé un concours et nous sommes en train de former une quinzaine d'agents qui vont combler tous les postes qui étaient vacants et nous allons aussi avoir, sur une base régulière, du personnel d'appoint pour combler les départs de ces personnes-là, soit pour maladie ou autres, pour s'assurer que, dorénavant, dans le processus, il n'y ait plus jamais de filières qui soient sans traitement.

En termes de délai de versement du premier paiement, l'expérience qui commencera en janvier dans trois centres hospitaliers au Québec — c'est L'Enfant-Jésus,

l'Hôpital du Sacré-Coeur, et nous avons un hôpital en région qui est celui de Chicoutimi — nous envisageons d'avoir des délais extrêmement courts, puisque, aussitôt que l'accidenté sera admis à l'urgence, à titre d'exemple, une journée ou au plus quelques jours, l'hôpital va le prendre en charge, va rencontrer l'accidenté et va nous transmettre par système électronique l'information nécessaire, naturellement, toujours, si l'accidenté le désire. Et, dans ce processus-là, nous pensons être à même d'émettre d'une façon extrêmement rapide. Au lieu, comme disait le président, d'attendre que le client, l'accidenté nous fasse lui-même sa demande d'indemnisation, nous allons être proactifs, nous allons aller le voir pour l'aider à compléter toute l'information pour nous permettre d'émettre un chèque, en fait, on estime, disons, dans quelques semaines au lieu de prendre 108 jours, à titre d'exemple.

Le Président (M. Lachance): Sur la façon de procéder concernant l'indemnisation, est-ce que l'agent d'indemnisation est le même lorsqu'il y a un dossier d'un accidenté ou bien ça peut changer de main à plusieurs étapes au cours du traitement dossier?

M. Privé (Jacques): Bien, nous avons divisé les dossiers en deux grands groupes: les accidentés qu'on appelle lourds, ceux vraiment qui ont un accident majeur et la majorité des dossiers qui sont traités en-dedans de six mois. Ça, c'est 70 % de nos dossiers qui sont traités à l'intérieur de six mois. Alors, le moins que qu'il y a un dossier qu'on appelle lourd, il est tout de suite identifié, et il y a un groupe spécial qui prend en charge ces dossiers-là et qui s'en occupe d'une façon personnalisée. Quand je dis personnalisée, ça veut dire que l'agent va appeler directement les personnes, va aller les rencontrer au centre hospitalier, va s'occuper d'émettre des chèques rapides si la famille... À titre d'exemple, on a déjà eu des groupes qui sont venus des Îles-de-la-Madeleine et qui sont arrivés sans ressources. Alors, l'agent, sur place, va émettre un chèque pour les aider à se loger. Il les prend vraiment en charge. L'exemple du cas des cinq personnes. Nous avons deux personnes qui sont présentement à L'Enfant-Jésus et qui vont s'occuper, avec les familles, de voir à tous les besoins à court terme de ces gens-là. De même, nous aurons, à partir d'aujourd'hui, des gens qui vont rencontrer les autorités à Saint-Bernard et discuter avec elles au moment où elles penseront que c'est le temps voulu d'aider pour les 40 et quelques personnes qui sont décédées, les aider dans la façon de procéder.

Alors, nous avons vraiment, je pourrais dire, deux chaînes de production: pour les accidentés lourds et les autres. Et, naturellement, dans tous les cas, tous les processus ont été revus pour que l'ensemble de nos délais soient diminués. Nous avions des retards, au niveau des séquelles, de plusieurs milliers de dossiers depuis des années et, présentement, nous faisons un blitz, si je peux prendre l'expression, sur trois mois avec tous nos médecins pour rattraper tous les dossiers qui sont en retard. Alors, on peut penser qu'en janvier tous les dossiers en retard seront terminés au niveau des séquelles.

Au niveau de l'évaluation de l'expertise médicale de même que pour toute autre demande à des experts, là aussi, nous avons des négociations présentement avec la Fédération des médecins pour accélérer le processus et s'assurer que les délais vont être diminués de façon très importante. On s'est donné comme objectif des indicateurs — pour certains, qui restent à préciser — sur deux ans pour consolider l'ensemble de nos activités et avoir des délais extrêmement acceptables pour notre clientèle. Et, naturellement, on a avantage, d'abord, d'une part, à traiter rapidement le dossier, puisque l'accidenté, le plus tôt on le prend en charge, moins ses séquelles permanentes à la fin de ses traitements sont importantes, et aussi, au niveau du régime, ça permet de diminuer les coûts. Alors, nous travaillons présentement sur plusieurs projets dans le but de corriger ces lacunes au niveau des délais. Voilà M. le Président.

Le Président (M. Lachance): Merci. M. le député de Pontiac.

Niveau de satisfaction des clientèles (suite)

M. Middlemiss: Oui. Merci, M. le Président. M. Gagnon, vous avez, dans les statistiques, 85 % des gens, dans les sondages... Est-ce qu'il y a une distinction entre les gens qu'on pourrait peut-être appeler les blessés légers, les gens, donc, qui représentent 70 %, et les gens, là, les accidents lourds? Est-ce que vous faites une distinction sur la satisfaction entre ces deux groupes-là?

M. Gagnon (Jean-Yves): Oui, on constate en fait que les blessés graves, en général, sont beaucoup plus satisfaits que les blessés légers, et ça se comprend parce que les blessés graves, évidemment, étant donné qu'ils ont des blessures sérieuses, on s'en occupe de façon beaucoup plus personnelle — c'est normal parce qu'ils sont vraiment mal en point — alors que les blessés légers, quelqu'un qui a eu une égratignure, quelqu'un qui a eu une paire de lunettes brisées, bon, ces gens-là, souvent, sont moins satisfaits parce que peut-être qu'ils se font des illusions quant aux bénéfices qu'ils peuvent retirer du régime. Si quelqu'un a une très, très petite blessure et qu'on lui donne une indemnité qui correspond au régime et qu'il considère insuffisante... Alors, c'est là qu'on retrouve le plus d'insatisfaction, chez les blessés très légers, et je pense que c'est normal. Et, quant à nous, le fait que nos blessés graves, ceux qui ont le plus besoin de nous, soient ceux qui sont les plus satisfaits, ça nous apparaît acceptable.

M. Middlemiss: Oui. Dans la catégorie que vous appelez des blessures légères, qui fait cette évaluation-là? C'est un médecin ou le médecin de la Société qui fait ça ou...

• (10 h 50) •

M. Gagnon (Jean-Yves): Non, écoutez, la distinction est très simple. Dans les définitions de nos termes, à la Société, un blessé grave, c'est un blessé qui nécessite de l'hospitalisation. Un blessé léger, c'est une

personne qui n'a pas besoin d'hospitalisation, donc qui a été victime d'un accident d'auto, mais qui... Peut-être que la personne a mal au cou un peu, a une entorse cervicale. Elle va quand même consulter son médecin, le médecin lui donne des médicaments pour alléger son mal de cou. Ça, c'est un blessé léger, mais il n'a pas besoin d'hospitalisation. Alors, c'est aussi simple que ça, la distinction entre les deux.

M. Privé (Jacques): Est-ce que je pourrais apporter une précision?

M. Gagnon (Jean-Yves): Oui, d'accord.

M. Privé (Jacques): Si vous le permettez, je pourrais apporter une précision. Souvent, la nuance, elle est difficile à faire parce que, entre un blessé léger et un blessé lourd, c'est fait par le policier dans son rapport d'accident. Alors, pour lui, s'il voit que le blessé est parti en ambulance à l'hôpital, il va mentionner que c'est un blessé lourd. Mais, pour nous, un blessé lourd, ce n'est pas la même définition que le policier, parce que le policier peut décider qu'il ne prend pas de chance parce que la personne semble un peu ébranlée ou étourdie puis il lui suggère d'embarquer dans l'ambulance. À ce moment-là, disons, dans les statistiques, ça paraît comme un blessé lourd, mais, après coup, pour nous, un blessé lourd, c'est vraiment quelqu'un, suite à une évaluation médicale, qui va nécessiter des traitements prolongés et importants. Parce qu'une personne peut arriver en ambulance, mais souvent, après traitement, va retourner chez elle. Donc, pour nous, ce n'est pas un blessé lourd. Mais, dans les exemples que vous a donnés le président, bien sûr, ce sont des blessés légers. Mais, dans les statistiques, il faut prendre garde parce que c'est toujours à partir de la façon dont le policier qui est sur place identifie ou a une présomption de comment se comporte la personne lorsqu'il arrive sur les lieux. Alors, dans son rapport d'accident, les statistiques, souvent, je dirais, si on les prenait telles quelles, pourraient être trompeuses.

M. Middlemiss: O.K. Donc, dans le cas, par exemple, où un policier dit que c'est un cas lourd, où la personne est envoyée à l'hôpital, qui décide après ça que c'est léger?

M. Privé (Jacques): Bien, c'est le médecin quand il la reçoit.

M. Middlemiss: O.K.

M. Privé (Jacques): C'est le médecin qui, lorsque, à l'urgence, il va faire l'évaluation du cas, va décider, disons, de la gravité de ce qu'a la personne.

M. Gagnon (Jean-Yves): Si le médecin décide de retourner la personne immédiatement à la maison en disant: Ce n'est pas grave, ça va revenir, bien, pour nous, c'est un blessé léger même s'il est arrivé en ambulance.

M. Middlemiss: Et, s'il y a des séquelles après ça, est-ce qu'ils ont recours après...

M. Gagnon (Jean-Yves): S'il y a des séquelles, oui. Oui, évidemment, s'il y a des séquelles, au bout de quelques mois, les personnes ont droit à des montants pour séquelles selon l'évaluation qui va être faite par un médecin de la séquelle en question.

M. Middlemiss: Mais si, par exemple, le médecin renvoie la personne, mais, un mois après, cette personne-là s'aperçoit qu'il y a quelque chose qui ne fonctionne pas, est-ce qu'il y a une période de délai entre votre évaluation d'un blessé léger et une période après laquelle il n'y a pas de recours?

M. Gagnon (Jean-Yves): Pendant deux ans, la personne peut nous faire valoir sa réclamation pour séquelles. Alors, normalement, en dedans de deux ans, on sait si la personne a vraiment des séquelles. Pour les blessés légers. Pour les blessés graves, évidemment, il y en a presque toujours des séquelles, mais, pour les blessés légers, c'est deux ans.

Je m'excuse, les gens ont deux ans — j'avais une mauvaise information — pour nous aviser s'ils ont eu un accident, mais la période pendant laquelle on peut évaluer leurs séquelles peut être plus longue.

Gestion des montants forfaitaires versés

M. Middlemiss: D'accord. J'aimerais soulever un cas qui s'est présenté, et peut-être que vous y avez pensé, à la Société. Une personne a un accident et, à la suite de l'accident, elle est hospitalisée. La personne ne peut plus travailler, sauf qu'on décide de lui donner une somme comptant, et il n'y a personne — et je l'avais soulevé, ça — qui vérifie si l'accidenté peut réellement gérer une somme de cette envergure-là. On parle d'un 30 000 \$, et on lui donne, à cette personne, le 30 000 \$, et cette personne le dépense — parce que je l'ai eu, le cas — et, ensuite, la personne n'a plus un sou, l'aide sociale ne veut plus s'en occuper parce qu'ils disent: Elle a reçu une somme d'argent, et on veut savoir où les sous sont allés. Et j'aimerais suggérer, peut-être, d'évaluer la capacité d'une personne de gérer des sommes d'argent de cette... Parce que, sans ça, ça devient un problème. Est-ce qu'on devrait... Tu sais, il y en a des gens qui ne peuvent pas, malheureusement, gérer ces sommes-là, peut-être suite à l'accident ou un comportement qui existait avant l'accident. Est-ce que vous avez considéré ces choses-là? Parce que ça crée des problèmes en soi.

M. Gagnon (Jean-Yves): S'il s'agit d'un montant d'argent qui est versé pour remplacer le revenu, ce qu'on appelle les indemnités de remplacement du revenu, ça, ce n'est pas versé sous forme de forfaitaire, c'est versé annuellement tant que la personne en a besoin. Mais, dans le cas d'un montant forfaitaire pour séquelle, par exemple si la personne s'est fait couper un bras et puis qu'il faut lui

verser un montant pour séquelle, ça, c'est versé de façon forfaitaire, et il n'y a rien de prévu pour verser ça de façon périodique. Ce n'est pas prévu dans le régime. Par contre, je pense que le principal bénéficiaire à long terme, lorsqu'une personne ne peut pas travailler ou ne peut pas exercer la fonction qu'elle exerçait avant l'accident, c'est l'indemnité de remplacement du revenu, et ça, c'est versé toutes les deux semaines pendant la vie durant si nécessaire. Alors, à ce moment-là, le problème que vous soulevez ne se pose pas. Pour ce qui est du forfaitaire pour séquelle, bien, évidemment, il faut, je pense, faire confiance aux gens ou à leur famille pour les aider à gérer ces montants-là. Malheureusement, nous, on ne peut pas, par exemple, verser 25 000 \$ à raison de 5 000 \$ par année dans le cas des séquelles, ce n'est pas prévu.

M. Middlemiss: D'accord. En d'autres mots, s'il y avait plusieurs cas qui se présentaient, est-ce qu'il n'y aurait pas une façon de vérifier? Parce qu'il y a, des fois, des gens, dans notre société, qui ne peuvent pas s'occuper de leurs propres affaires, et on les envoie à la curatelle ou des choses de cette nature-là. Est-ce qu'on ne pourrait pas faire une évaluation? Je ne dis pas de ne pas leur donner ce à quoi ils ont droit, mais plutôt de s'assurer qu'ils sont capables de bien gérer ça, parce que, après ça, ça devient un problème, quand même, pour l'État. Si ces gens-là gaspillent les sous, ils vont finir sur l'assistance sociale ou bien ils vont tenter de revenir auprès de la Société de l'assurance automobile du Québec pour voir s'ils n'ont pas droit à autre chose.

M. Gagnon (Jean-Yves): Bien, écoutez, au Québec, comme vous le savez, pour les gens qui sont incapables de gérer leurs biens, il existe toujours la curatelle publique qui peut être invoquée dans des cas semblables, mais on constate avec l'expérience que la très grande majorité des gens préfèrent avoir des forfaitaires, parce que, en cas de décès, il est possible, pour l'indemnité de décès, au lieu de donner un montant forfaitaire, de le répartir sur un certain nombre d'années, et les gens choisissent à au-delà de 99 % le montant forfaitaire, ils veulent avoir l'argent tout de suite. Alors, nous, on ne peut pas se substituer à la volonté de nos victimes. Qu'est-ce que vous voulez? Si la personne choisit un forfaitaire, on lui donne un forfaitaire, c'est son choix, c'est sa décision, et on ne peut pas gérer ses biens pour elle. Heureusement, par contre, qu'il y a l'indemnité de remplacement du revenu qui, elle, est versée au fur et à mesure des besoins.

M. Middlemiss: Oui, mais si elle n'a pas droit à ça?

M. Gagnon (Jean-Yves): Ah, si elle n'y a pas droit, évidemment, à ce moment-là, c'est un forfaitaire.

M. Middlemiss: La raison pour laquelle je vous pose la question, c'est que vous avez indiqué tantôt que la SAAQ, elle a une mission sociale aussi. Donc, je me dis que, si on a une mission sociale, ça fait partie de ça. Est-ce qu'on ne devrait pas l'examiner dans ce sens-là?

M. Gagnon (Jean-Yves): Écoutez, c'est toujours possible de l'examiner, mais ça prendrait des amendements à la loi parce que, comme vous le savez, toutes les indemnités, tout est prévu dans la loi ou les règlements. Mais, pour le moment en tout cas, ce n'est pas prévu qu'on puisse verser des montants forfaitaires sous forme de montants répartis sur plusieurs années.

Révision des barèmes d'indemnisation

M. Middlemiss: O.K. Maintenant, vous avez indiqué tantôt qu'il y a des barèmes. Quelqu'un perd un bras... Est-ce que ces barèmes-là ont été révisés ou est-ce que vous êtes en train de les réviser présentement?

M. Gagnon (Jean-Yves): Les barèmes ont été révisés dans le passé, et, présentement, il y a un groupe de travail, un groupe de médecins, chez nous, qui est en train de les réviser à nouveau parce que, périodiquement, je pense que c'est le genre de chose qu'il faut réviser. Alors, on a entrepris récemment une étude dans le but de les réviser à nouveau.

M. Middlemiss: De façon...

M. Gagnon (Jean-Yves): Ah oui, je m'excuse, Martin me rappelle qu'on les révisé à l'occasion, mais il ne faut pas oublier que toutes nos indemnités, quelles qu'elles soient, sont indexées au coût de la vie annuellement. Si on prend, par exemple, 1 \$ qui était versé en indemnité en 1978, au moment où la loi a été adoptée, aujourd'hui, ce dollar-là est rendu à 2,60 \$. Alors, le montant de 10 000 \$ est rendu à 26 000 \$. Ça a été indexé comme ça, annuellement, au coût de la vie, et la loi est faite comme ça. Toutes nos indemnités, sans exception, sont indexées au coût de la vie.

● (11 heures) ●

M. Middlemiss: Est-ce qu'il y a d'autres révisions, à part l'inflation?

M. Gagnon (Jean-Yves): Actuellement, il y a une révision en cours, oui, parce qu'on nous reproche, dans certains cas, les gens qui vont en révision, que le barème est trop compliqué, il est dur à comprendre, il est dur à appliquer pour les spécialistes. On est en train de le réviser pour essayer de le simplifier. C'est ce à quoi on travaille actuellement. Quant au montant maximal des indemnités, bien ça, ça prendrait une loi pour changer le montant maximal.

Indemnisation des personnes criminellement responsables d'accidents

M. Middlemiss: Je sais que le système, c'est un système qu'on dit «no fault», mais il y a eu un grand débat au moment de la révision du projet de loi n° 12, Code de la sécurité routière, de vouloir peut-être regarder le cas de gens qui sont pris dans des accidents et qui sont trouvés criminellement responsables, de permettre soit que la

Société réclame de ces gens-là les sommes que la Société doit payer pour les victimes de l'accident ou bien, même, il y a des accidentés qui sont trouvés criminellement responsables et on leur paie un salaire.

Est-ce que vous avez examiné ça? Au Manitoba, est-ce qu'ils n'ont pas quelque chose de cette nature-là, que les gens qui sont trouvés criminellement responsables d'un accident d'auto ne peuvent pas toucher l'indemnisation de salaire?

M. Gagnon (Jean-Yves): Écoutez, évidemment, la Société a examiné toutes ces questions-là. Je dois vous dire que plus on y réfléchit, plus on est convaincu que le régime actuel est le meilleur. Vous parlez de personnes qui seraient reconnues criminellement responsables d'un accident. Il faut dire que, lorsqu'une personne est reconnue criminellement responsable d'un accident, il existe au Québec deux lois pour punir ces gens-là. La loi de l'assurance auto, elle, n'est pas une loi de punition, c'est une loi d'indemnisation. Nous, en vertu de la loi, une personne est blessée, on la soigne. Une personne a subi des dommages corporels suite à un accident, on s'en occupe. Si la personne, deux ans ou trois ans après l'accident — parce que c'est le temps que ça prend pour qu'elle soit reconnue criminellement responsable — si cette personne-là, deux ou trois ans plus tard, est reconnue criminellement responsable, elle est punie en vertu du Code de la sécurité routière et en vertu du Code criminel. Il y a deux lois pour punir, une loi pour indemniser.

Je pense que ce système-là est encore le meilleur, et de loin le meilleur, parce que, de toute façon, on constate que les indemnités qui sont versées par la Société sont aussi généreuses que ce que les tribunaux pourraient verser. Alors, à ce moment-là, c'est une illusion qu'on laisse planer dans l'esprit des gens comme quoi, s'il y avait une possibilité de recours, ils obtiendraient plus. Ils n'obtiendraient pas plus. Alors, le régime actuel, je pense, est encore le meilleur et a fait ses preuves depuis 20 ans.

M. Middlemiss: Sur la question du Manitoba, est-ce que vous avez une réponse? Est-ce qu'il n'y a pas une condition que, si quelqu'un est trouvé criminellement responsable, il n'a pas droit à l'indemnisation de salaire ou à une partie de ça?

M. Gagnon (Jean-Yves): Je ne connais pas précisément le régime du Manitoba, mais je sais qu'il existe au Manitoba un certain droit de poursuite au-delà d'un montant qui est très élevé et qu'à peu près personne n'utilise parce que les gens se rendent compte que ça ne vaut pas la peine, que les frais judiciaires impliqués sont tellement élevés que, finalement, ils ne seront pas plus avantagés. C'est très peu utilisé. Je ne connais pas tout à fait les détails du régime du Manitoba, mais je sais qu'il y a une prescription dans ce sens-là dans leur régime.

M. Middlemiss: Dans votre analyse, si les gens qui étaient criminellement responsables étaient obligés de payer les sommes que vous payez aux victimes d'accidents, est-ce

que ça, ça ne serait pas aussi équitable pour la société? Présentement, c'est tous les gens qui paient l'assurance automobile, soit sur leur immatriculation ou bien sur leur permis de conduire, qui paient pour ça. Je comprends que, s'il est criminellement responsable, il y a des sentences possibles, mais c'est la collectivité qui paie pour ces accidents-là. Aussi, est-ce que ça ne serait pas un incitatif à quelqu'un de dire... Sachant fort bien que, si quelque chose arrive, il y a le «no fault» et qu'il y a des barèmes déjà établis, lui, ça ne lui coûtera pas plus cher s'il conduit en état d'ébriété et qu'il est trouvé criminellement responsable. est-ce que ça ne serait pas incitatif de lui dire de faire plus attention? Si on veut que la société soit traitée de façon équitable, que les gens qui sont responsables, comme on le disait, l'utilisateur-payeur ou la personne qui cause le dommage, ils paient aussi?

M. Gagnon (Jean-Yves): Écoutez, si c'était vrai que le fait de pouvoir être poursuivi était un incitatif à ne pas conduire, par exemple, avec facultés affaiblies, si c'était prouvé, ça mériterait peut-être qu'on l'examine. Mais, quand on examine ce qui se passe ailleurs — si je prends la situation au Canada en particulier — dans plusieurs provinces, les gens peuvent être poursuivis dans des cas semblables. Je sais, par exemple, que l'État, la province où le taux de personnes en état d'ébriété est le plus élevé, c'est l'Alberta et c'est en Alberta que tout le monde peut se poursuivre, n'importe comment. Tout le monde peut poursuivre n'importe qui et c'est pourtant là où il y a le plus de gens qui conduisent en état d'ébriété. Alors, ça démontre de façon très claire que ce n'est pas un incitatif à ne pas prendre un coup, que de pouvoir être poursuivi. Ça ne fonctionne pas, ce système-là.

L'autre réponse que je dois vous donner, c'est qu'on sait très bien, par des études et des statistiques à l'appui, que, parmi les gens qui ont été condamnés pour conduite avec facultés affaiblies dans les dernières années, 83 % de ces gens-là ne gagnaient pas plus de 30 000 \$ par année et 41 % n'avaient aucun revenu. Alors, ça donne quoi de les poursuivre? Ils sont insolvable. Ça donne quoi d'essayer de leur faire payer les indemnités qu'on a payées aux victimes? Ils ne seront pas capables de les payer de toute façon. Qu'est-ce que ça va donner comme résultat? C'est que les victimes ne recevront rien. On n'est pas plus avancé. Autrement dit...

Il y avait un article dans le journal, l'année passée, lors du débat sur la loi n° 12. Il y a un des membres de la commission Gauvin, en 1974, qui a fait une déclaration. Quand on voit le titre de son article, c'est très frappant, c'est *Vaut mieux être frappé par une Mercedes*. Autrement dit, si vous êtes frappé par quelqu'un qui n'est pas solvable, vous n'aurez rien, mais, si vous êtes frappé par quelqu'un qui est riche, vous allez peut-être avoir quelque chose. Alors, il vaut mieux être frappé par une Mercedes. Ça, c'est un membre de la commission Gauvin, en 1974, qui déclarait ça.

Je pense que ça illustre très bien, encore une fois, que c'est illusoire de laisser croire aux gens que, si on

enlevait le «no fault», ils obtiendraient plus. Ils obtiendraient sans doute beaucoup moins que ce qu'ils ont aujourd'hui.

M. Middlemiss: Je n'ai pas dit d'enlever le «no fault». Ce n'est pas ça que j'ai dit. J'ai dit: En gardant le système tel qu'il est là, est-ce qu'il n'y a pas... Premièrement, combien ça coûte à la Société de l'assurance automobile du Québec pour des gens qui conduisent en état d'ébriété? Combien ça coûte par année à la Société pour ça?

M. Gagnon (Jean-Yves): Ce qui est versé à des personnes, aux personnes elles-mêmes qui sont condamnées pour conduite avec facultés affaiblies, c'est environ 6 000 000 \$ à 7 000 000 \$ par année. Ça, c'est ce qui est versé à ces gens-là parce qu'ils ont subi des blessures, évidemment. Alors, c'est de 6 000 000 \$ à 7 000 000 \$ par année, pas plus que ça.

M. Middlemiss: Qu'est-ce qui arrive aux victimes de ces gens-là? Est-ce qu'il y en a qui ont... Il y a eu des victimes innocentes de ça? Et combien ça a coûté pour ceux-là?

M. Gagnon (Jean-Yves): Si on prend l'ensemble des coûts qui sont déboursés par la Société à chaque année pour des accidents où il y a présence d'alcool — là je ne parle pas de personnes condamnées avec facultés affaiblies, mais il y a présence d'alcool suite aux enquêtes du coroner ou aux examens des médecins — le coût total serait à peu près de 200 000 000 \$, mais ça peut être, dans la très grande majorité des cas, la simple présence de 0,01 % d'alcool, par exemple. On dit qu'il y a à peu près 200 000 000 \$ qui est versé, où il y a présence d'alcool, mais de 6 000 000 \$ à 7 000 000 \$ qui seraient versés pour des gens condamnés; ça, c'est ce qu'on leur verse, à eux, pour conduite avec facultés affaiblies.

• (11 h 10) •

Alors, il y a eu beaucoup d'articles de journaux où on a laissé croire que la Société versait annuellement 200 000 000 \$ à des personnes condamnées pour facultés affaiblies. C'est complètement faux. C'est 6 000 000 \$ à 7 000 000 \$ par année, pas plus que ça. Mais l'alcool est un phénomène social qui coûte à peu près 200 000 000 \$ à la Société, parce qu'on sait que 75 % des adultes au Québec boivent de l'alcool à l'occasion, 75 % à 80 %. Comme 75 % à 80 % de la population prend de l'alcool, c'est à peu près inévitable que, dans les accidents, il n'y ait pas quelque part présence d'alcool. Mais ce n'est pas nécessairement l'alcool qui est responsable de l'accident à ce moment-là.

Le Président (M. Lachance): C'est tout le temps dont disposait le député de Pontiac pour le moment, mais, comme c'est un sujet extrêmement intéressant et pertinent dans le cadre de notre mandat de surveillance, évidemment, on pourra y revenir. M. le député de Limoilou.

Montant de l'indemnité de remplacement du revenu

M. Rivard: Merci, M. le Président. M. le président, dans les exemples que vous donniez au début, vous avez parlé que vous donniez à un travailleur accidenté — pas un accident de travail, mais un travailleur qui se fait heurter par un véhicule — jusqu'à concurrence d'un maximum de 49 000 \$. Naturellement, quelqu'un qui gagne 40 000 \$, c'est quoi? C'est 75 %, 60 %, l'indemnité qu'on donne?

M. Gagnon (Jean-Yves): C'est 90 % du salaire net.

M. Rivard: Disons que c'est plus généreux que s'il continuait à travailler, parce que, si on enlève les impôts... Je suppose que c'est 90 % du salaire brut.

M. Gagnon (Jean-Yves): C'est net; 90 % du net, jusqu'à un maximum de 49 000 \$.

M. Rivard: O.K. Est-ce que, au fil des années, vous indexez cette prime-là au coût de la vie?

M. Gagnon (Jean-Yves): C'est indexé annuellement, toutes les années.

M. Rivard: O.K. Cette indemnité-là n'est pas imposable parce que vous vous basez sur le net. C'est ça?

M. Gagnon (Jean-Yves): Exact.

M. Rivard: Ce qui veut dire quand même que celui qui bénéficie de cette indemnité ne contribue pas au Régime de rentes. S'il a cette indemnité-là à l'âge de 30 ans, de 30 à 65 ans, s'il ne contribue pas aux rentes, il voit, à 65 ans, sa rente diminuée d'autant. Alors, il n'y a pas de compensation pour la rente. C'est bien ça?

M. Gagnon (Jean-Yves): Comme vous dites, cette personne-là reçoit ça... C'est net et c'est sans impôts.

M. Rivard: Est-ce qu'il y a des négociations avec certains ministères qui ont été faites pour voir la possibilité qu'il y ait une compensation qui puisse être faite quand même à la Régie des rentes, pour ne pas qu'à l'âge de la retraite il soit... Je reprends ma question: Lorsqu'il arrive à 65 ans, est-ce qu'on continue à verser ou si on arrête de verser l'indemnité?

M. Gagnon (Jean-Yves): On réduit du montant...

M. Rivard: Ce qui compense un peu pour la Régie des rentes qu'il n'a pas eue.

M. Gagnon (Jean-Yves): On réduit le montant qui est versé à partir de 65 ans, mais le montant exact de réduction, je ne l'ai pas.

M. Breton (Martin): Martin Breton. L'indemnité de remplacement du revenu diminue de 25 %. À partir de 65 ans, on diminue de 25 % par année pendant quatre ans. Après ça, il n'en reste plus.

M. Rivard: On voit ça peut-être comme une juste compensation, parce que, en fait, un travailleur ordinaire qui prend sa retraite à 65 ans, en principe, il n'a plus de revenus, sauf les fonds de pension qu'il a payés et sa Régie des rentes. Dans ce cas-ci, vu qu'on le diminue, ça compense un peu pour la rente qu'il aurait dû avoir. Ça va. Merci.

M. Bissonnet: Sur cette même question, quelqu'un, par exemple, qui est au minimum, à 26 000 \$... C'est le minimum, ça, 26 000 \$ par année? Un paraplégique, c'est 26 000 \$?

M. Gagnon (Jean-Yves): Il n'y a pas de minimum comme tel. C'est 90 % du...

M. Bissonnet: Non, mais, à 65 ans, quelqu'un qui est en incapacité totale mais qui arrive à 65 ans, vous allez lui couper 25 % par année?

M. Gagnon (Jean-Yves): Oui, parce qu'il y a d'autres indemnités prévues par la Régie des rentes qui remplacent ça, les indemnités de...

M. Bissonnet: Mais s'il n'a pas de Régie des rentes? Si c'est un étudiant?

M. Gagnon (Jean-Yves): Il va avoir ce qu'on appelle le...

M. Bissonnet: C'est un étudiant qui a eu un accident à 25 ans. Il est paraplégique. À 65 ans, vous allez lui couper 25 % par année pendant quatre ans. Il n'aura plus aucune indemnité.

M. Gagnon (Jean-Yves): C'est parce que la Régie des rentes va se substituer à nous avec la rente pour les invalides.

M. Bissonnet: Elle va se substituer...

M. Gagnon (Jean-Yves): Du revenu garanti.

M. Bissonnet: Mais la rente d'invalidité ne sera pas le même montant que...

M. Gagnon (Jean-Yves): Ah! ce n'est pas nécessairement le même montant. Mais, nous, on va cesser de la même façon que les autres. À ce moment-là, c'est la Régie des rentes qui se substitue à nous, effectivement.

M. Bissonnet: Un accidenté, quand il a un accident, au bout de cinq ans, c'est là qu'il y a une réévaluation. «C'est-à-dire» ça, la loi?

M. Gagnon (Jean-Yves): Non, pas nécessairement. En vertu de l'ancienne loi, c'était au bout de cinq ans.

M. Bissonnet: C'était au bout de cinq ans. Maintenant?

M. Gagnon (Jean-Yves): Maintenant, c'est au bout de deux ans ou à la fin de sa réadaptation, un ou l'autre. Ça peut être plusieurs années s'il a une réadaptation prolongée.

M. Bissonnet: Combien vous avez de personnes dans le système actuellement qui ont une rente annuelle, des cas lourds? Vous en avez combien?

M. Gagnon (Jean-Yves): Je n'ai pas le chiffre exact, mais je peux vous dire qu'il y a encore 300 personnes qui ont eu des accidents en 1978 et qui reçoivent encore des montants de la SAAQ annuellement, de façon régulière. Il y en a encore 300 de 1978.

Aide aux victimes d'âge scolaire

Le Président (M. Lachance): Avant de céder la parole au député de Saguenay, j'aimerais avoir votre perception, en tout cas votre façon de fonctionner, en ce qui concerne l'aide apportée, le soutien, à des étudiants. Je vous cite un cas que j'ai déjà eu l'occasion d'observer de près dans une commission scolaire où je travaillais. C'est une jeune qui avait été impliquée dans un accident d'automobile, avec des conséquences très, très sérieuses. Après quelques jours dans le coma, il en est résulté des séquelles permanentes et la jeune fille en question, qui avait neuf ans, devait avoir l'aide d'une personne, d'un soutien pédagogique pour lui permettre de suivre son groupe. Même là, c'était difficile. Mais là où j'en viens, c'est sur l'aide financière accordée pour avoir ce soutien pédagogique. Il y avait comme une bataille entre la Société de l'assurance automobile du Québec — et là ça remonte à quelques années — et la commission scolaire pour savoir qui allait payer. On se faisait répondre, à la commission scolaire où j'étais directeur d'école: La commission scolaire, par le biais du financement du ministère de l'Éducation, a déjà ça dans sa base de financement. Donc, on s'en lavait les mains un peu facilement, à mon avis.

J'aimerais savoir si vous avez une attention particulière pour des cas où des jeunes, peu importe l'âge, qui sont en période de scolarisation peuvent avoir un appui solide de la part de la Société de l'assurance automobile, compte tenu que cette jeune fille, avant l'accident, n'avait absolument aucun problème d'apprentissage?

M. Gagnon (Jean-Yves): Il existe, à la Société, un programme prévu à cet effet-là, qui nous permet de verser des montants d'argent aux personnes qui sont aux études au moment de l'accident, pour leur permettre de terminer leurs études. Je ne sais pas si on a les montants exacts?

M. Giroux (Marc): Marc Giroux. Disons que le programme vient d'être adopté tout récemment, là, pour un peu stabiliser des démarches et les uniformiser, en collaboration, entre autres, avec les commissions scolaires, pour s'assurer que les étudiants ne souffrent pas, évidemment, d'un manque d'encadrement. Ça, c'est d'une part. On pourra vous déposer ce programme-là, qui vient de franchir nos différentes étapes décisionnelles. D'autre part, le programme de réadaptation pour les traumatisés crâniens, qui est un des secteurs dans lesquels on s'est impliqués beaucoup, lors de sa dernière modification, justement cette année, on a prolongé la réadaptation qu'on va verser aux étudiants en termes d'aide au niveau de la réadaptation. Avant, on arrêta deux ans, trois ans. Mais, pour les étudiants, maintenant il n'y a plus de barrière. Ça fait que, si un enfant commence à six ans à avoir besoin de réadaptation, on va continuer jusqu'à 15, 16, 17, 18 ans, jusqu'à temps que sa période de scolarité soit terminée. Donc, l'action conjuguée de ces deux programmes-là devrait permettre d'éviter des situations que vous avez probablement vécues, où il y avait des tiraillements entre la Société, d'une part, et les commissions scolaires, d'autre part.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que, dans un cas comme celui-là, les nouvelles dispositions que vous adoptez vont revenir en arrière? Par exemple, cette élève que j'ai connue vers l'âge de neuf, 10 ans, aujourd'hui est possiblement à l'âge de 16 ou 17 ans. Elle poursuit sa scolarité. Est-ce qu'elle pourra faire une nouvelle demande, ou la commission scolaire ou la maison d'enseignement, pour l'aider à poursuivre sa scolarité?

M. Giroux (Marc): Disons que c'est difficile de répondre sur un cas spécifique, mais, moi, je suggérerais à votre accidentée de contacter son conseiller en réadaptation, puis le conseiller en réadaptation va pouvoir lui donner de l'information nécessaire, à savoir si ça s'applique à son cas à elle. Ça dépend, évidemment, un peu du nombre d'années. Ça dépend un peu de la quantité du support pédagogique. Est-ce que tu as un orthopédiste? Quel est le niveau précis? C'est à juger chaque cas au mérite.

Le Président (M. Lachance): Je suis bien heureux d'entendre vos explications sur les modifications que vous apportez, parce que, quand on pense aux jeunes, là, il y a du potentiel de développement puis je pense que la société a intérêt à ce que le potentiel soit développé au maximum.

M. Giroux (Marc): Oui.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Saguenay.

M. Gagnon (Saguenay): M. le Président, d'abord un petit commentaire sur la gestion des montants forfaitaires tels qu'ils étaient suggérés par le député de Pontiac. Moi, je pense que l'État n'a pas à se substituer à la place de

l'accidenté, là-dessus. Si vous le prenez sous l'angle que vous l'avez abordé pour les personnes qui seraient moins aptes, après ça on va se dire: Bien, les profits que la personne qui serait plus apte à gérer, qu'est-ce qui sera fait, là? À quel moment arrêtera-t-on, là-dessus? Vous avez parlé de la mission sociale, mais également, quand on regarde la gamme impressionnante des services aux accidentés, je pense que la mission sociale est aussi bien atteinte par toute cette gamme-là.

● (11 h 20) ●

Pour ce qui est du thème de l'indemnisation des criminels, un sujet, évidemment, bien délicat, il me semble qu'on devrait plutôt regarder ça aussi en se disant: Les personnes blessées dans un accident de la route, de la même façon que, par ailleurs, on les traite à l'urgence, pourquoi on arriverait, dans ce cas-ci, à traiter ces personnes-là différemment? Puis il y a un volet qui est peut-être plus sensible ou plus délicat.

Il peut arriver, à l'occasion aussi, que ces auteurs-là de crimes aient également des dépendants. Ce pourrait être, je pense, moralement insoutenable à l'égard des dépendants de ces personnes-là. Je me dis que le régime, tel qu'il existe, il y a peut-être des aspects plus sensibles, mais c'est plus équitable pour l'ensemble des gens.

Réserve de stabilisation

On a entendu, au début, les commentaires du représentant du Vérificateur général, entre autres, sur la question de la réserve de stabilisation. Ce que ça suscite pour moi, comme questionnement, c'est: En quoi la réserve de stabilisation permet-elle d'atteindre...

Le Président (M. Lachance): M. le député, je vais vous faire remarquer aimablement que ce serait surtout l'objet du bloc 2, cette partie-là.

M. Gagnon (Saguenay): C'est beau.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que vous pouvez attendre... Même si je ne veux pas appliquer de façon très rigide notre fonctionnement, si vous pouvez attendre là-dessus pour intervenir?

M. Gagnon (Saguenay): Bien, en fait, c'est parce qu'on est sur le bloc 1, le régime d'assurance, et la question, c'était: En quoi ça permet d'atteindre la mission de la Société, avoir ce régime-là?

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Gagnon (Saguenay): Mais vous pouvez en disposer.

Le Président (M. Lachance): Rapidement, M. le président.

M. Gagnon (Jean-Yves): J'avais évidemment l'intention de vous en parler plus longuement cet après-

midi, de la réserve de stabilisation et de la réserve actuarielle de la Société.

Maintenant, très, très, très rapidement, la réserve de stabilisation, ça sert à nous protéger contre des fluctuations dans nos coûts qui ne seraient pas dues à des situations économiques. On a une réserve de stabilisation, par exemple, pour se protéger contre des fluctuations du bilan routier. Si le bilan routier se détériorait de façon dramatique dans une année, bien, ça nous coûterait énormément plus cher, à la Société. Alors, ça, c'est un pare-chocs qui nous aide à absorber ces coûts-là qui pourraient éventuellement venir. C'est surtout à ça que ça sert.

M. Gagnon (Saguenay): Quand je voulais revenir à ce commentaire-là, c'est que, dans le document aussi qui nous a été transmis au début, je voulais comprendre L'évolution des contributions d'assurance, telle qu'elle apparaît en page 12, le tableau que vous nous remettez, la ligne bleue qui concerne la contribution totale, ce qui est visé par ce tableau-là, c'est pour nous indiquer... Si les primes avaient été versées selon l'inflation, on serait rendu à 227 \$, alors que, de la façon dont vous gérez, ça nous ramène, ces primes-là, à 87 \$, parce que c'est le coût réel, là.

M. Gagnon (Jean-Yves): Exactement. S'il n'y avait pas eu...

M. Gagnon (Saguenay): C'est pour ça aussi, tantôt, que je me questionnais sur la réserve de stabilisation. Je me demandais: À partir du moment où on a cette... Comment peut-on la constituer, cette réserve-là, si nos primes sont en fonction du coût réel?

M. Gagnon (Jean-Yves): Écoutez, c'est parce qu'il y a, je pense, une gestion très serrée du régime qui fait que je pense qu'on se ramasse aujourd'hui, après 20 ans, avec des primes qui sont à peu près les mêmes qu'elles étaient il y a 20 ans. C'est parce que le régime a été bien géré, je pense, et parce que — évidemment, l'autre raison est très importante — on a réussi, par toutes nos campagnes de sécurité routière, à réduire de façon dramatique le bilan routier au Québec. On avait 2 000 morts au moment où la Société a été formée; aujourd'hui, on en a moins de 900. Évidemment, c'est la même chose pour les blessés graves, blessés légers; ça nous coûte moins cher qu'il y a 20 ans parce qu'il y a moins de blessés, moins de morts.

Alors, c'est une bonne gestion combinée à un meilleur bilan routier qui a fait qu'on a pu maintenir les primes au niveau où elles sont aujourd'hui.

M. Gagnon (Saguenay): Merci.

Le Président (M. Lachance): Évidemment, M. le député de Saguenay, vous avez compris que vous pourriez revenir cet après-midi, concernant la réserve de stabilisation.

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Lachance): Parce que le sujet n'a pas été, loin de là, épuisé, et il est fort important. M. le député de Notre-Dame-de-Grâce.

Dépenses en matière de réadaptation

M. Copeman: Merci, M. le Président. J'aimerais comprendre un peu mieux le programme ou les dépenses de la Société en matière de réadaptation. Là vous dites que vous avez versé, en 1996, 29 000 000 \$ en vertu de ces programmes de réadaptation. Est-ce que quelqu'un peut décrire brièvement de quoi il s'agit, ces dépenses-là? On parle de quoi?

M. Gagnon (Jean-Yves): Le plus gros des montants qui sont versés en réadaptation, ça va pour rémunérer les 28 centres de réadaptation avec lesquels la Société de l'assurance auto a des ententes de services à travers le Québec. Il y a 28 centres différents avec lesquels on a des ententes de services et ces ententes-là nous coûtent à elles seules 20 000 000 \$. Et ça, c'est de l'argent qui sert à payer, par exemple, dans chacun des centres de réadaptation, des professionnels, des personnes qui sont attachées de façon directe à la réadaptation des accidentés de la route. Dans chaque centre de réadaptation, nous, on paie l'équivalent de peut-être deux, trois, quatre professionnels qui sont dédiés à nos victimes. Ça, c'est le gros des déboursés qu'on fait en réadaptation.

Il y a aussi, évidemment, les montants qu'on verse en aide personnelle pour les gens qui sont en réadaptation et toutes les autres indemnités. Mais le plus gros du montant dont on parle, là, c'est vraiment ces ententes-là.

M. Copeman: M. le Président, je dois avouer — et ça doit être conforme avec la Loi sur la Société de l'assurance automobile du Québec — que ça me laisse un peu perplexe, toute la question... Parce que, quant à moi, ça soulève toute la question de l'équité. Quelqu'un qui tombe malade, qui a un anévrisme cérébral, qui a besoin de réadaptation, quelqu'un qui tombe en bas de l'escalier chez lui, qui a besoin de réadaptation, pour toutes sortes de raisons qu'on peut imaginer autres qu'un accidenté du travail, eux autres, on s'occupe de ces personnes-là par le biais de notre régime public d'assurance-maladie, tandis que, semble-t-il, les accidentés du travail...

Une voix: Pas du travail, là, de la route.

M. Copeman: C'est la deuxième fois que je fais la même chose. Les accidentés de la route bénéficient d'un système un peu à part, dédié à eux autres, financé par les primes. Je comprends que c'est conforme, mais, pour moi en tout cas, ça pose la question de l'équité.

M. Gagnon (Jean-Yves): Je pense que le problème...

M. Copeman: Juste pour terminer. Avoir des professionnels dans des centres de réadaptation qui sont dédiés à des accidentés de la route, quand on sait à quel point il y a une pénurie au Québec des services de réadaptation pour d'autres personnes, quant à moi, c'est un questionnable.

M. Gagnon (Jean-Yves): Je pense que l'inquiétude n'est pas justifiée, parce que ce qu'on a constaté au cours des années, c'est que, grâce à nos ententes, les centres de réadaptation ont pu s'équiper de façon plus adéquate partout au Québec, avec de meilleurs professionnels, et ont pu faire bénéficier toutes les autres personnes qui vont en centre de réadaptation des mêmes services.

Moi, j'ai eu l'occasion de visiter à date cinq ou six centres de réadaptation au Québec et j'ai toujours posé la question à chacun des directeurs de centre: Est-ce que vous donnez les mêmes soins à tout le monde? Et ils m'ont toujours répondu oui. Dans certains cas, c'est la SAAQ qui paie, dans d'autres cas, c'est la CSST qui paie et, dans d'autres cas, c'est la Régie de l'assurance-maladie qui paie. Mais ils nous disent que les soins sont donnés de façon équivalente à tout le monde. Parce que, qu'est-ce que vous voulez, s'il arrive dans un centre de réadaptation, une journée, deux paraplégiques, un qui est tombé en ski et l'autre qui a eu un accident d'auto, ils ne sont pas pour les traiter de façon différente. Moi, on m'a assuré, en tout cas, que c'était le cas et que tout le monde était traité de façon équivalente partout. C'est la réponse que j'ai eue des directeurs.

M. Privé me rappelle qu'avec nos ententes on a permis de créer 400 emplois additionnels dans les centres de réadaptation à travers le Québec. Et on sait très bien que ces 400 personnes-là, même si elles sont, en principe, dédiées à des accidentés de la route, s'il y a un autre accidenté qui est à côté qui a le même malaise, ils vont s'en occuper, et ça, évidemment, on ne les empêche pas de le faire, ça va de soi.

Alors, moi, je suis rassuré, en tout cas, parce que les gens, les centres de réadaptation me le disent.

• (11 h 30) •

M. Copeman: Ecoutez, M. le Président, la dernière chose que je veux, c'est de diminuer le personnel dans les centres de réadaptation. Ça, c'est certain.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Copeman: Ce n'est pas là le but de mon questionnement. Et je suis rassuré en grande partie par la réponse du président. Mais c'est quand même une drôle de façon de financer les centres de réadapt, s'il y a une partie du financement qui vient de la SAAQ, qui aide tout le monde. Donc, tout le monde qui a besoin de réadaptation en bénéficie. Ça, il me semble que c'est une drôle de façon de s'assurer que les soins adéquats sont donnés dans les centres de réadaptation, de financer en partie ces contributions par le biais des primes et de la SAAQ, mais ça, c'est peut-être une question qu'on pourrait aborder à un autre niveau, parce que ça...

M. Gagnon (Jean-Yves): Écoutez, je voudrais attirer votre attention sur le fait que ça ne s'applique pas seulement aux frais de réadaptation, les frais de santé. La SAAQ verse cette année 84 000 000 \$ ou 86 000 000 \$ — je pense qu'on est rendus à 86 000 000 \$ — au ministère de la Santé pour les frais de santé reçus par nos victimes. On pourrait utiliser le même argument...

M. Copeman: Oui, oui, tout à fait.

M. Gagnon (Jean-Yves): ...et dire que la Régie de l'assurance-maladie paie pour les autres victimes; nous autres, on paie pour les nôtres; et la CSST paie pour les siens. C'est comme ça que ça fonctionne

M. Copeman: Oui.

M. Gagnon (Jean-Yves): Ce n'est pas en soi inéquitable. C'est depuis 1988 que la SAAQ paie pour les frais de santé; avant, on ne payait pas. Depuis 1988, on paie, et ça nous coûte 86 000 000 \$. On doit reconnaître que ces soins-là ont effectivement été donnés à nos victimes. Alors, c'est normal qu'on paie pour. Une police d'assurance, c'est fait pour payer, je pense, tous les frais reliés à un accident; alors, nous, on administre une police d'assurance. Ça ne nous apparaît pas anormal, en tout cas. Ça nous coûte cher, mais ça ne nous apparaît pas anormal.

M. Copeman: En tout cas, c'est une grosse question. On pourrait longuement en discuter. Mais, en parlant de ça, M. le président, vous avez soulevé le financement ou la contribution versée au fonds consolidé des revenus pour les soins de santé, et évidemment le commentaire du Vérificateur général au sujet du 2 000 000 \$ supplémentaire. Je dois avouer que j'ai lu les commentaires du Vérificateur. J'ai lu vos commentaires suite à ses commentaires, et je ne comprends pas grand-chose, là.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Copeman: Là, vous dites: «La Société a consenti à verser un montant additionnel lors des discussions avec les ministères appropriés pour tenir compte de l'année 1995, de corrections dans le cadre de l'application de la méthode d'estimation qui avait été convenue entre les parties.»

Le Président (M. Lachance): M. le député...

M. Copeman: À après-midi ça? Oui.

Le Président (M. Lachance): ...je dois vous faire la même remarque que notre collègue du comté de Saguenay.

M. Copeman: Très bien. Très bien, on va y revenir...

Le Président (M. Lachance): Très bien. Mme la députée...

Une voix: ...

M. Copeman: ...non, non, pour que je comprenne mieux. Une dernière question, peut-être, M. le Président, en ce qui concerne les indemnités, et c'est un peu du même ordre. Encore une fois, ce n'est probablement pas quelque chose qu'on peut beaucoup régler aujourd'hui. Mais le président a parlé tantôt de la question de l'équité, l'indemnité de remplacement de revenus de la SAAQ; le maximum permis par la loi est très élevé, hein!

M. Gagnon (Jean-Yves): 49 000 \$, à peu près.

M. Copeman: Oui. Si quelqu'un a travaillé pendant x années et tombe invalide, selon le régime d'invalidité de la Régie des rentes du Québec, l'indemnité maximum de remplacement de revenus est à peu près 25 % de celle-là. C'est à peu près 12 000 \$ par année, le maximum permis sous la Régie des rentes du Québec. Autrement dit, deux personnes, un peu dans les mêmes circonstances, dont une, à la suite d'un accident de la route, n'est plus capable de travailler, peut recevoir jusqu'à 90 % de son salaire jusqu'à un maximum d'à peu près 49 000 \$. Et n'importe quelle autre personne qui a travaillé, qui a contribué au régime public d'invalidité de la Régie des rentes du Québec, qui ne peut plus travailler, va recevoir à peu près 25 % du maximum permis par le règlement.

Encore une fois, je ne veux pas que la SAAQ baisse ses maximums, mais, pour moi, ça repose sur la question de l'équité. Pourquoi est-ce qu'on traite ces deux personnes-là, fondamentalement, si différemment que ça?

M. Gagnon (Jean-Yves): Écoutez, la seule réponse que je pourrais vous donner, c'est le fait que, nous, on gère un régime d'assurance, et celui qui paie sa prime d'assurance a droit à une indemnité prévue dans le régime.

M. Copeman: Non, je comprends tout ça.

M. Gagnon (Jean-Yves): Et dans notre cas, c'est 49 000 \$, maximum; dans le cas de la Régie des rentes, c'est un régime social pour lequel on ne paie pas de primes; on ne paie pas de primes comme telles pour ça, je pense. Alors, c'est un régime social qui donne un minimum.

M. Copeman: Oui, c'est un régime d'assurance.

M. Gagnon (Jean-Yves): Mais nous, c'est un régime d'assurance qui prévoit tel montant maximum. Alors, on verse le montant qui est prévu dans le régime. Il n'y a pas d'autre...

M. Copeman: Oui. En tout cas...

M. Gagnon (Jean-Yves): Je pense qu'il n'y a pas d'autre réponse que ça.

M. Copeman: Non, non, je comprends votre réponse. En tout cas, moi, je le soulève, M. le président, parce que, encore une fois, dans l'accomplissement de mes tâches, je rencontre beaucoup de groupes qui représentent des personnes handicapées, qui me font part de leur préoccupation quant à ce qui est essentiellement quatre régimes de remplacement de revenu au Québec pour les personnes handicapées: il y a les accidentés de la route, qui sont couverts par la SAAQ, les accidentés du travail, couverts par la CSST, les travailleurs et travailleuses qui tombent invalides, qui sont couverts par la Régie des rentes du Québec, et les personnes handicapées qui n'ont peut-être pas assez contribué ou qui n'ont pas assez travaillé, qui sont couvertes par le programme de soutien du revenu de notre système de sécurité du revenu

Les quatre régimes ne sont aucunement comparables; les barèmes varient énormément. Et là je vous laisse simplement avec la réflexion — qu'on doit faire, je pense, comme parlementaires — que peut poser la question de l'équité: En quoi est-ce que nos quatre régimes sont équitables? Et n'y a-t-il pas lieu, à un moment donné, de tenter de regarder de façon plus globale une harmonisation des quatre régimes de remplacement de revenu pour les personnes handicapées? Merci, M. le Président. À cet après-midi.

Le Président (M. Lachance): Merci. La question est posée. Mme la députée de Deux-Montagnes.

Indemnisation des personnes sans emploi

Mme Robert: Merci. Vous avez plusieurs études que vous faites chaque année sur la clientèle. Il y en a une qui a attiré mon attention plus spécifiquement, c'est celle qui a été terminée dernièrement, qui a été faite sur une clientèle, qui s'échelonnait de 1990 à 1994: c'est des victimes indemnisées, sans emploi. Vous nous dites là-dedans que ce dossier donne une vue d'ensemble des caractéristiques de ces clients, de la proportion qu'ils représentent parmi la clientèle accidentée et l'évolution de cette proportion au cours de la période s'échelonnant de 1990 à 1994. Cette étude-là a servi à quoi dans l'objectif de la mission? Puis enfin, moi, je suis curieuse. Je ne sais pas si vous nous aviez remis le rapport de cette étude-là ou quelque chose, là. La proportion qu'ils représentent, est-ce qu'elle fluctue avec nos fluctuations de...

M. Gagnon (Jean-Yves): Elle fluctue...

Mme Robert: ... sans-emploi ou etc.? C'est ça que je me pose.

M. Gagnon (Jean-Yves): On retrouve parmi nos accidentés à peu près le même taux de sans-emploi qu'on retrouve dans la population en général — ça, je sais ça — et ça fluctue évidemment selon le taux de chômage d'année en année. Maintenant, malheureusement, je ne suis pas familier avec les résultats de l'étude en question. Est-ce que quelq'un ici l'est?

M. Giroux (Marc): Marc Giroux. Disons que l'étude, c'était plus pour avoir un portrait de cette clientèle-là. Elle ne révélait pas d'éléments particuliers, à part la décrire, avec l'âge, les séquelles que ces gens-là pouvaient avoir. Mais disons que c'était plus pour avoir une photo pour pouvoir la comparer dans quelques années à une deuxième photo, pour savoir s'il y a une évolution de cette clientèle-là. Mais disons qu'on n'avait pas retenu de faits particulièrement importants pour modifier le régime, si je peux m'exprimer ainsi. C'était plus une image, parce qu'on veut avoir une image des différentes clientèles qu'on a pour pouvoir en mesurer l'évolution dans le temps. Mais si vous voulez en avoir une copie, ça nous fera plaisir de vous la faire parvenir.

Mme Robert: Bien, c'est parce que si, à un moment donné, je ne sais pas, le fait que vous ayez choisi de faire une étude sur une clientèle sans emploi... Bon, pourquoi pas les jeunes, pourquoi, à un moment donné, cible-t-on des gens qui sont sans emploi? Vous dites que le résultat vous a donné que cette clientèle n'est pas plus accidentée que les autres. Mais c'est ça, dans quel objectif est le portrait? D'accord, c'est un portrait de clientèle, mais pourquoi cette clientèle-là?

M. Gagnon (Jean-Yves): M. Breton va vous donner une réponse additionnelle.

M. Breton (Martin): Oui. En fait, on fait le portrait pour chacun des types de clientèle: on a des travailleurs; on a des personnes qui n'occupaient pas d'emploi lors de l'accident; il y a des étudiants. Puis ce qu'on fait, c'est que, à chaque année, on se fixe une clientèle puis on l'examine de fond en comble pour voir le portrait statistique, pour voir aussi s'ils sont invalides plus longtemps ou moins longtemps qu'une autre clientèle. C'est un peu pour voir de quelle façon ces clientèles-là évoluent dans notre régime. Ça fait que ça nous aide, après ça, à voir s'il y a des améliorations à faire dans la façon de les traiter, et ça peut nous indiquer de quelle façon on doit traiter chacune de ces clientèles-là par la suite. Par exemple, si on se rend compte que pour une certaine clientèle, les blessures, les gens sont invalides plus longtemps qu'une autre clientèle, juste par le profil de départ et non pas par le type d'accident, ça nous donne des indications de quelle façon travailler avec chacune des clientèles. C'est un portrait statistique qu'on fait, puis on peut ensuite comparer chacun des types de clientèle qu'on a.

Mme Robert: Les sans-emploi, c'était sans chèque, avec chèque de chômage ou sécurité du revenu?

M. Breton (Martin): C'est ceux qui n'avaient pas d'emploi à temps partiel, ou temporaire, ou permanent et qui n'étaient pas étudiants; c'est-à-dire tous les autres.

Mme Robert: Ah, qui n'étaient pas étudiants non plus.

● (11 h 40) ●

M. Breton (Martin): Oui.

Mme Robert: En tout cas, j'aimerais l'avoir.

M. Breton (Martin): O.K.

Le Président (M. Lachance): Ça va, Mme la députée? Merci. M. le député de Pontiac.

Taux d'accident

M. Middlemiss: Oui. Merci, M. le Président. Pour continuer avec la discussion qu'on avait tantôt, vous avez donné l'Alberta comme un exemple d'une province où les gens peuvent être poursuivis et où, toutefois, il y a le plus haut taux d'accidents dus à l'alcool au volant ou d'accidents où les gens sont trouvés criminels. Est-ce que, en Alberta, on a les mêmes campagnes de sensibilisation des conséquences de l'alcool au volant et est-ce que la Code de la sécurité routière... Parce que je pense que ce n'est pas juste un élément, là, qui améliore notre performance sur les routes, c'est plusieurs éléments.

Lorsque vous avez fait cette analyse-là et cette comparaison-là, est-ce que vous avez regardé les campagnes de sensibilisation des conséquences de l'alcool au volant? Est-ce que le Code de la sécurité routière est aussi sévère, les amendes, ainsi de suite? Est-ce que, ça, ça a été fait dans votre comparaison?

M. Gagnon (Jean-Yves): Écoutez, je n'ai malheureusement pas toutes les données possibles, mais je sais très bien que l'Alberta est une province où c'est très sévère pour ce qui est de la conduite avec facultés affaiblies, parce qu'ils ont été les premiers au Canada, par exemple, à mettre en vigueur des processus comme les antidémarrageurs, la saisie du véhicule pour les gens qui conduisent durant sanction; ils ont été les premiers à faire ça. Alors, ils sont très sévères également. Maintenant, je ne connais pas exactement évidemment leur Code de la sécurité routière, ce qu'il contient. Mais je peux vous dire que, dans l'ensemble du Canada, il y a une coordination qui se fait entre les différentes provinces en termes de mesures qui visent à assurer la sécurité routière, et le Québec est très actif à ce niveau-là. Et je sais que les provinces essaient de se coordonner et d'avoir des mesures à peu près semblables, l'une avec l'autre, de façon à combattre ensemble les mêmes problèmes. Alors, je suppose que l'Alberta doit avoir des mesures semblables aux nôtres dans l'ensemble, même si je n'ai pas de détails.

M. Middlemiss: Est-ce qu'il y a des statistiques qui relient le nombre d'accidents au nombre de victimes décédées dans des accidents? Est-ce qu'il y a un ratio que vous avez dans les statistiques?

M. Gagnon (Jean-Yves): On possède des statistiques, oui, sur les ratios par rapport au nombre de véhicules, par rapport au nombre de kilomètres parcourus. Oui, ce sont toutes des statistiques dont on dispose

Annuellement, à la Société, on publie un document très volumineux de statistiques dans lequel on retrouve tout ça.

M. Middlemiss: Je regarde le tableau à la page 7 où on parle de l'évolution du nombre de victimes décédées au Québec et en Ontario de 1970 à 1995. Je me posais la question: Il y a pas mal plus de population en Ontario, et est-ce qu'on a fait le pourcentage du nombre d'accidents?

M. Gagnon (Jean-Yves): Le taux se fait sur des bases comparables. Le tableau de la page 7, lui, c'est un nombre absolu. On voit, par exemple, qu'au Québec on est rendu à environ 900 morts dans les dernières années, alors qu'en Ontario c'est légèrement plus que nous autres. Mais évidemment, comme vous dites, il y a plus de population. Mais on a d'autres tableaux qui comparent les mêmes endroits avec des ratios par 10 000 véhicules sur la route ou par 100 000 000 de kilomètres parcourus. Je vous inviterais à regarder la page 8; vous avez une comparaison des ratios des décès par 100 000 000 de kilomètres parcourus entre le Québec et d'autres administrations...

M. Middlemiss: Oui, oui, mais on n'a pas l'Ontario parce qu'il...

M. Gagnon (Jean-Yves): On n'a pas l'Ontario ici, par contre.

M. Middlemiss: ...y a 10 000 000 de population en Ontario versus 7 000 000. En d'autres mots, la performance — c'est pour ça que je ne voulais pas relier ça nécessairement aux victimes — je voulais... Pardon?

M. Désilets: Correct, je me parlais tout seul.

M. Middlemiss: Oui, c'est bien, parle moins fort... Mais au nombre d'accidents... Si on regarde notre performance au point de vue de sécurité routière, je voulais faire la comparaison, parce que l'Ontario semble avoir atteint le même objectif que nous autres.

M. Gagnon (Jean-Yves): Actuellement, nos statistiques démontrent qu'on est à peu près au même niveau que l'Ontario en termes de taux d'accidents au Québec. Il y a plusieurs années, on était beaucoup moins bons qu'eux autres, honnêtement, mais aujourd'hui on est à peu près équivalent à l'Ontario. On a rejoint l'Ontario dans notre performance. D'ailleurs, le Québec était, il y a 20 ans, un des endroits où on avait un très mauvais record en termes d'accidents d'autos; il ne faut pas se le cacher. On a déjà eu 2 200 morts sur les routes, je pense, en 1973; en 1994, on en a eu 827. Alors, c'est des améliorations considérables. Et, encore une fois, je vous réfère au tableau de la page 8: notre ratio par 100 000 000 de kilomètres parcourus se compare maintenant avantageusement à la plupart des pays. On voit à la page 8 qu'on avait 1,42. Mais on sait maintenant, suite à des études plus récentes — ça, c'est en 1992 — qu'on est rendu à 1,1 au Québec. Alors, on est maintenant parmi les meneurs au

niveau mondial en termes de taux d'accidents, alors qu'on a déjà été un des pires.

M. Middlemiss: Donc, ça démontre exactement ce que vous venez de dire: depuis la fin des années soixante, début des années soixante-dix, le fait d'avoir fait de la publicité sur l'alcool au volant ou la vitesse, toutes ces choses-là... C'est qu'il y a eu une amélioration.

M. Gagnon (Jean-Yves): Considérable.

M. Middlemiss: Et cette amélioration-là aurait pu avoir lieu sans nécessairement le régime d'assurance automobile qu'on a au Québec.

M. Gagnon (Jean-Yves): C'est sûr.

M. Middlemiss: On en a profité. Oui, d'accord, je ne dis pas qu'il n'est pas bon, mais il y aurait eu une évolution comme ça s'est fait en Ontario. Si, en Ontario aujourd'hui, ils ont une performance comme ils ont là, qui est équivalente à celle au Québec et dans un régime totalement différent — à moins que vous me disiez que les Ontariens sont plus sages sur la route; si vous voulez me dire ça, je n'ai plus d'arguments, là — qu'est-ce qui explique ça?

M. Gagnon (Jean-Yves): Écoutez, ce n'est pas uniquement à cause du fait qu'on a un régime d'assurance au Québec, tel que celui qu'on a, qu'il y a eu la baisse du taux d'accidents. Je pense qu'il y a eu quand même à la grandeur de l'Amérique du Nord en particulier, une prise de conscience importante à l'effet que la sécurité routière, c'est important. Ça coûte cher, les accidents. Alors, il y a eu une prise de conscience généralisée à cet effet-là, et c'est la même chose au Québec.

• (11 h 50) •

Alors, au Québec, on s'est amélioré plus que les autres; c'est ce qu'on constate. Les autres se sont améliorés, mais, toutes proportions gardées, nous autres, on s'est améliorés plus que les autres. Est-ce que c'est en partie à cause du régime d'assurance? Sûrement, mais c'est surtout toutes sortes d'autres raisons qui font qu'on s'est améliorés. Il y a une foule de raisons. Il y a les services policiers évidemment qui ont contribué à ça. Il y a les véhicules qui sont plus sécuritaires qu'ils étaient. Il y a toutes sortes de raisons. Alors, le régime, c'en est une, mais il y a d'autres raisons également.

Indemnisation des personnes criminellement responsables d'accidents (suite)

M. Middlemiss: Oui, en terminant, je veux juste toucher la discussion que mon collègue de Notre-Dame-de-Grâce a eue avec vous, lorsqu'il disait: Il y a un manque d'équité entre une personne qui devient handicapée de façon naturelle, que ce n'est pas par un accident d'auto, versus une personne qui pourrait avoir un accident et peut-être être trouvée criminellement responsable de son accident parce

qu'elle avait un taux d'alcool plus élevé. Cette personne-là, qui deviendrait handicapée, toucherait pour toute sa vie 49 000 \$, versus l'autre personne qui aurait 12 000 \$. Donc, c'est là que je me dis: Où est cette équité, dans le sens... Je dis qu'il faudrait l'analyser, si on dit qu'on a un système qui veut être équitable pour tout le monde. Il y a des gens qui commettent peut-être un acte criminel, et il semblerait que le système les compense mieux que les autres personnes qui sont devenues handicapées de façon naturelle.

M. Gagnon (Jean-Yves): Écoutez, je pense qu'il n'y a pas nécessairement de relation entre les deux. Nous, on n'indemnise pas des criminels. Nous, on indemnise des victimes, des accidentés. La personne qu'on indemnise, c'est parce qu'elle est blessée. On ne s'occupe pas de savoir ce qui lui est arrivé, comment cette blessure-là a pu être causée. On sait que c'est un accident d'auto. Donc, comme c'est une personne qui a été victime d'un accident d'auto, on l'indemnise. L'aspect criminel ou non n'a rien à voir.

Mais je voudrais vous donner un autre exemple. Je pense que M. le député l'a mentionné tout à l'heure. Ce n'est pas différent d'un cas, par exemple, où une personne, un criminel, un véritable criminel, qui a une intention criminelle, va perpétrer un vol de banque et se blesse en perpétrant son vol de banque. Cette personne-là, quand elle va se présenter à l'hôpital, on ne lui demandera pas si elle a été blessée en traversant la rue ou dans un accident de sport; on va la soigner. À l'hôpital, à l'urgence, on va la soigner, la personne, pas parce que c'est un criminel ou non, parce que c'est une personne blessée, c'est un individu, c'est un être humain qui a besoin de soins. Le médecin, lui, ne s'occupe pas de savoir d'où vient la blessure, il soigne la personne.

Nous, c'est le même phénomène. Nous, on a un accidenté de la route, on a une loi qui dit qu'on doit indemniser les accidentés de la route; on indemnise. Comme il y a deux autres lois qui sont là pour punir de façon très sévère... Parce que vous savez sans doute que quelqu'un qui est condamné pour facultés affaiblies causant la mort peut avoir jusqu'à 14 ans de prison; c'est très sévère comme punition. Mais il y a deux lois pour punir et une loi pour indemniser. Et ça fonctionne bien. Pourquoi changer un système qui fonctionne bien?

Tout le monde l'envie, notre système, tout le monde voudrait l'avoir, même la Californie, qui est supposée être très avant-gardiste. L'année dernière, ils ont fait un référendum à la grandeur de la Californie pour adopter un système identique au nôtre. Ça a presque passé; ça a été défait à 52 %-48 %. Ils vont revenir sûrement parce qu'ils trouvent que notre système est idéal.

On a des visiteurs d'à peu près tout le monde entier qui viennent nous voir pour voir notre régime, pour voir comment on a fait pour avoir un régime si bon, si général, si généreux que ça pour des coûts si peu élevés. Les deux derniers pays qui sont venus, ça a été le Mexique et la Tunisie. Ils sont venus nous visiter en nous disant: Écoutez, on a entendu parler de votre régime; c'est un des meilleurs au monde. On veut savoir comment vous avez fait. Alors,

je pense qu'on a à se vanter de notre régime et non pas à le changer.

M. Middlemiss: Non, M. le Président, je ne voudrais certainement pas que l'interprétation... C'est que je me dis: C'est en critiquant puis en regardant ces choses-là qu'on peut encore l'améliorer. Parce que si on dit: On est tellement bon, tout est parfait chez nous, bien, on ne change rien. Il me semble que c'est en étudiant des possibilités de cette nature-là qui est de voir: Est-ce qu'on peut être plus équitable... Est-ce qu'on le peut oui ou non? De dire qu'on est bon... Il faut toujours s'améliorer. Et c'est dans ce sens-là que je le dis.

Je suis convaincu que dans le système... Vous avez parlé du criminel tantôt, le voleur de banque. S'il est blessé, lui, puis tout ça, il n'aura certainement pas d'indemnité de salaire. Ça, c'est certain.

M. Gagnon (Jean-Yves): Il va être à l'hôpital. Il va aller en réadaptation s'il en a besoin. L'État, la Régie de l'assurance-maladie va payer sa réadaptation s'il en a besoin.

M. Middlemiss: O.K. Mais au point de vue salaire, qu'est-ce qui arrive à ce moment-là pour cette personne-là? C'est un citoyen du Québec comme tous les autres, et on se dit: On ne veut pas punir la personne dans une automobile, mais on peut punir celui qui va voler avec un fusil. Dans quel contexte qu'on dit ça, là?

M. Gagnon (Jean-Yves): Non, non. Nous autres, on gère un régime d'assurance. Tous les Québécois sont assurés par le régime. Alors, tous les Québécois ont le droit d'avoir les bénéfices du régime. C'est ça.

Le Président (M. Lachance): M. le député.

M. Bissonnet: Moi, j'ai une petite question à ce sujet-là. Quand quelqu'un a commis un acte criminel, vous l'indemnisez?

M. Gagnon (Jean-Yves): En fonction de ses blessures.

M. Bissonnet: Oui. Puis rendu en prison, vous arrêtez?

M. Gagnon (Jean-Yves): On réduit son indemnité de remplacement du revenu. C'est prévu dans la loi.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Maskinongé.

M. Désilets: Oui, M. le Président.

Le Président (M. Lachance): Là-dessus?

M. Désilets: Non, ce n'est pas tout à fait là-dessus, mais c'est dans le but aussi d'améliorer le système. Ha, ha, ha!

Le Président (M. Lachance): Oui. M. le député de Saguenay, là-dessus?

M. Gagnon (Saguenay): Oui. Sur un sujet qui a été abordé tantôt: le tableau qui concerne la comparaison du ratio des décès. C'est juste une question d'information.

Le Président (M. Lachance): Le tableau 7.

M. Gagnon (Saguenay): De la page 8. Est-ce que le kilométrage auquel on fait référence ici tient compte du réseau forestier?

M. Gagnon (Jean-Yves): C'est un oui. Ça tient compte de tout le kilométrage, parce que les calculs de kilométrage sont basés sur les ventes d'essence et de diesel, diesel et essence ordinaire. On prend tout simplement la quantité d'essence et de diesel vendue, et on estime le kilométrage fait avec cette quantité-là. C'est comme ça que c'est fait à la grandeur du monde. C'est une façon de calculer ces statistiques-là. Alors, ça tient compte de tout le kilométrage.

M. Gagnon (Saguenay): O.K. Merci.

M. Désilets: Une petite rapide, en terminant. Vous avez parlé tantôt d'une équipe multidisciplinaire qui étudie les accidentés. Est-ce que les chiropraticiens font partie de cette équipe-là?

M. Gagnon (Jean-Yves): Si nécessaire, oui, c'est couvert par la Société. Si c'est prescrit que la personne doit suivre un traitement d'un chiropraticien, la Société va le rembourser.

M. Désilets: Ah! Si c'est le médecin qui le prescrit.

M. Gagnon (Jean-Yves): C'est ça, et c'est souvent le cas. On en paie souvent.

M. Désilets: Mais ce que je veux dire, c'est que ça ne fait pas partie directement de votre équipe. Des chiropraticiens ne font pas partie de votre équipe automatiquement?

M. Gagnon (Jean-Yves): Bien, nous, la SAAQ, on n'a pas d'équipe. C'est les centres de réadaptation qui ont des équipes.

M. Désilets: O.K.

M. Gagnon (Jean-Yves): Alors, eux, ils se dotent des spécialistes dont ils ont besoin, et, nous, on rembourse le coût de ces spécialistes-là. Alors, c'est les centres de réadaptation qui décident quel genre de spécialistes ils ont besoin.

M. Désilets: Ça fait que si on a des revendications à faire, il faut les faire aux centres de réadaptation?

M. Gagnon (Jean-Yves): Oui.

M. Désilets: À ce qu'il semblerait, le fait d'utiliser des chiropraticiens pourrait diminuer de beaucoup les coûts, mais on ne les utilise pas suffisamment. Mais on va faire des représentations aux centres de réadaptation.

M. Gagnon (Jean-Yves): Ça, évidemment, comme vous le savez, c'est un autre problème: c'est la relation entre les chiros et les médecins, là. Alors ça, nous, on ne s'embarquera pas dans ce dossier-là.

M. Désilets: O.K. C'est beau.

Le Président (M. Lachance): Alors, nous allons suspendre nos travaux jusqu'à 14 heures. Cependant, je crois percevoir qu'il y aurait encore quelques questions concernant le bloc 1. Et, de toute façon, nous avons de 14 heures jusqu'à 18 heures pour la partie 2. Alors, on pourra revenir à 14 heures, à ce moment-là, puis vider les questions concernant le bloc 1.

Alors, les travaux de la commission sont suspendus jusqu'à 14 heures.

(Suspension de la séance à 11 h 58)

(Reprise à 14 h 5)

Le Président (M. Lachance): À l'ordre! La commission des transports et de l'environnement poursuit ses travaux avec le mandat d'exercer la surveillance de la Société de l'assurance automobile du Québec.

Alors, lorsque nous avons suspendu nos travaux, nous étions toujours dans le bloc 1, et j'imagine qu'il reste encore quelques questions ou quelques commentaires en ce qui concerne ce premier bloc, avant de passer au second.

Transport ambulancier par hélicoptère

J'aurais personnellement une question à poser aux porte-parole de la Société en ce qui concerne le transport ambulancier. Il y a quelque temps déjà, on a vu une compagnie faire des propositions au gouvernement en ce qui concerne le transport ambulancier par hélicoptère.

Or, comme une partie importante des blessures qui découlent d'accidents d'automobile occasionnent des traumatismes sérieux, et on sait très bien que les délais d'intervention sont importants en ce qui concerne les risques de séquelles permanentes, est-ce que la Société a une opinion sur l'établissement d'un service de transport ambulancier par hélicoptère?

M. Gagnon (Jean-Yves): Oui, M. le Président. C'est un sujet qu'on a eu l'occasion d'étudier dans le passé. Il faut dire, au point de départ, que ce n'est pas la Société qui a la responsabilité d'approuver ou non un tel service; ça relève directement du ministère de la Santé, et c'est pour

ça qu'évidemment, nous, on ne s'est pas prononcés publiquement à ce sujet-là.

Par contre, nos études internes, nos spécialistes en traumatologie nous disent qu'un service de transport par hélicoptère serait utile dans tellement peu de cas que ce n'est pas souhaitable, tenant compte des coûts. On parle de coûts qui peuvent atteindre facilement 2 000 \$ de l'heure, dans certains cas. Alors, les coûts sont tellement élevés que, nous, à la Société, on n'est pas favorables à un tel système, parce que ça pourrait servir, peut-être, à un cas sur 1 000, ou quelque chose comme ça, où ça pourrait faire une différence.

Si on prend le cas de l'accident de la fin de semaine — je pense que c'est un bon exemple — le système de traumatologie actuel prévoyait qu'on amène les personnes dans le centre de traumatologie primaire le plus près, c'est-à-dire La Malbaie, afin de les stabiliser. Alors, c'est ce qui a été fait: les gens ont été amenés en ambulance des Éboulements jusqu'à La Malbaie. Comme vous savez, c'est tout près. Et après ça, lorsqu'ils ont été stabilisés, on les a amenés à Québec.

Alors, le fait d'avoir eu un système par hélicoptère n'aurait rien changé à leur état; ça aurait tout simplement coûté plus cher. Et souvent on constate que les hélicoptères sont dans des positions où ils ne peuvent pas atterrir parce qu'il y a des problèmes de température: l'hiver, quand il y a des tempêtes de neige, ça ne peut pas voler; quand il y a de la brume, ça ne peut pas voler. Il y a tellement de limitations à ces opérations-là que, finalement, nous, on est d'opinion que ce n'est pas souhaitable. Et c'est pour ça d'ailleurs que vous en voyez très peu. Ça existe dans certains pays, mais il y en a très peu en Amérique du Nord, parce que ça n'a jamais été considéré comme étant une solution rentable et efficace.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que la Société a réalisé des études qui seraient disponibles par écrit là-dessus ou bien si c'est suite à des discussions que vous avez eues entre vous à l'interne? En d'autres termes, est-ce qu'il y aurait un ou des documents qui pourraient être disponibles aux parlementaires sur l'état de vos réflexions par rapport à ce sujet-là?

M. Gagnon (Jean-Yves): Nous, on n'a pas d'études, mais le ministère de la Santé et, je crois, la Régie régionale de Québec, également, ont fait des études; mais, nous, on n'en a pas fait. On a eu des discussions avec eux, par contre, mais on n'a pas fait d'études précises. On a lu tout ce qui existe comme études de l'étranger, mais, nous, on n'en a pas fait.

Ententes avec les autres provinces en matière d'indemnisation

Le Président (M. Lachance): Très bien. Avant de céder la parole au député de Pontiac, dans votre rapport d'activité 1996, où il y a une mine d'informations extrêmement intéressantes, il y a un élément qui

m'interpelle. Vous dites, à la page 14, que la Société de l'assurance automobile du Québec a des ententes avec d'autres provinces canadiennes concernant l'indemnisation en proportion de la responsabilité, et on parle des provinces de l'Ontario, de l'Alberta, du Manitoba. Ce qui me questionne, ce sont nos voisins. Est-ce que vous avez eu, au cours des derniers mois, des dernières années, des discussions avec les gens du Nouveau-Brunswick?

M. Gagnon (Jean-Yves): Je devrai poser la question à M. Giroux, je crois, parce que je sais qu'on a des ententes. Le but de ça, comme vous le savez, c'est lorsque quelqu'un qui vient de l'étranger a un accident au Québec, on l'indemnise en proportion inverse de sa responsabilité; et le reste, c'est sa compagnie d'assurances chez lui qui s'en occupe. Mais je ne sais pas si on en a eu avec le Nouveau-Brunswick. Peut-être Marc...

• (14 h 10) •

M. Giroux (Marc): À ma connaissance, on a des ententes avec pratiquement toutes les provinces, qui sont renouvelées depuis plusieurs années. Évidemment, où il y a de la responsabilité, il y a un partage des coûts en fonction inverse de la responsabilité. Mais est-ce qu'il y a des ententes spécifiques? C'est plus des ententes de bonne foi. Au Nouveau-Brunswick, surtout, il y a des assureurs privés, il y a leur réseau de la santé, c'est un peu différent. Où ils ont des systèmes sans égard à la faute, c'est des échanges réguliers.

Il y a aussi l'intervention du BAC, du Bureau d'assurance du Canada, qui parfois aussi est l'intermédiaire entre la province et la Société. Mais il y a des ententes. On travaille surtout avec le Nouveau-Brunswick puis l'Ontario; c'est des gens qui sont le plus près de nous.

Le Président (M. Lachance): Est-ce qu'on peut dire que ces ententes fonctionnent bien? Les relations avec les gens des deux provinces voisines sont bonnes, sont excellentes?

M. Giroux (Marc): Oui, elles sont très bonnes. On n'a pas de problème majeur en tout cas, du moins à notre connaissance, on n'a pas été informé de problèmes d'application de quelque nature que ce soit.

Le Président (M. Lachance): Merci. M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Oui, merci, M. le Président. Lorsqu'un Canadien d'une autre province que le Québec a un accident ici au Québec, est-ce que, cette personne-là, on lui réclame des frais, si elle a un accident. S'il y a des victimes puis qu'il y a des coûts qui sont payés par la Société de l'assurance automobile du Québec, on demande à ce conducteur-là de payer la facture que vous êtes obligés de payer pour les victimes?

M. Gagnon (Jean-Yves): On en réfère, comme je venais de le dire, à son assureur, parce que ces gens-là sont assurés avec des assureurs privés à l'extérieur. Alors, nous,

on s'occupe de la personne, et, après ça, on envoie la facture à son assureur.

Niveau de satisfaction des clientèles (suite)

M. Middlemiss: O.K. merci. L'autre question, probablement qu'on y a touché un peu ce matin, c'est que des fois la Société fait l'objet de critiques: les victimes l'accusent d'être trop sévère dans l'établissement des indemnités à verser — je sais qu'on en a discuté ce matin — mais, la Société, la façon dont elle indemnise les victimes, trouvez-vous que c'est adéquat ou vous dites: ce n'est pas nous autres qui avons établi ça, c'est la loi qui l'a établi? Ou est-ce que vous seriez prêts à dire que, peut-être, il est temps de réviser certaines choses?

M. Gagnon (Jean-Yves): Bien, ce que l'on fait, c'est qu'on fait de façon très régulière des sondages auprès de la clientèle accidentée. Sur à peu près toutes les principales indemnités qu'on verse, on essaie de sonder notre clientèle pour savoir si cette clientèle-là est satisfaite à la fois de nos services comme des indemnités. Et c'est les résultats de ces sondages-là qui ont servi au cours des années à amener justement des améliorations au régime. Depuis le début du régime, il y a au moins quatre ou cinq lois qui ont été adoptées par l'Assemblée nationale pour bonifier le régime et toujours suite à des sondages qu'on a faits auprès de notre clientèle. Quand on constate, par exemple, que certaines indemnités, avec le temps, sont devenues peut-être insuffisantes ou ne correspondent pas tout à fait à la réalité du moment, bien, à ce moment-là on fait des recommandations, nous, au ministre — dans notre cas, c'est le ministre des Transports — et c'est à lui de décider s'il y a un projet de loi pour améliorer le régime. Alors, ça s'est fait à plusieurs occasions.

Comme je le disais ce matin, tous les gouvernements qui se sont succédé ont bonifié le régime, un après l'autre. Alors, c'est ce qui est arrivé à chaque fois. C'est inévitable qu'il y ait des critiques. Je pense que comme un régime d'assurance, une police d'assurance, si on veut, a toujours des limitations, quand on collecte une assurance, que ce soit nos propres assurance-habitation ou assurance automobile, il y a toujours une limite, un maximum payable. Alors, dans notre cas, c'est la même chose: quand on verse le maximum et que la personne est insatisfaite, à ce moment-là, on lui fait comprendre qu'elle a eu le maximum et que, possiblement, éventuellement, ça pourrait être bonifié, et c'est ce qu'on a fait au cours des années.

M. Middlemiss: À part de faire des sondages, est-ce que vous comparez les indemnités que vous donnez ici au Québec par rapport aux indemnités qui sont données à d'autres endroits?

M. Gagnon (Jean-Yves): Oui.

M. Middlemiss: Vous les comparez.

M. Gagnon (Jean-Yves): On les compare.

M. Middlemiss: Et elles se comparent comment?

M. Gagnon (Jean-Yves): Je dois dire qu'il y a une étude — et je pense que c'est très important de le mentionner — qui a été faite par un professeur de droit à l'Université Laval, ici, le professeur Daniel Gardner, qui est un spécialiste du domaine. Il a comparé les indemnités versées par les différents régimes d'assurance et par les tribunaux de droit commun, et il en est venu à la conclusion que nos indemnités étaient équivalentes sinon supérieures, dans bien des cas, à ce qui est versé par les autres régimes et par les tribunaux de droit commun là où il y a des droits de poursuite.

Alors, comme vous voyez, il y a des études, il y a des comparaisons qui se font régulièrement soit par nous, soit par d'autres, et on essaie de s'ajuster au cours des années.

M. Middlemiss: L'étude a été faite pour le compte de la Société?

M. Gagnon (Jean-Yves): Non, non, non. Non, ça n'a pas été fait pour le compte de la Société du tout, du tout. C'est un professeur de droit qui a fait une étude par lui-même sur ce sujet-là il y a deux ou trois ans maintenant.

M. Middlemiss: Est-ce qu'elle est disponible ou est-ce qu'il faudrait avoir la permission...

M. Gagnon (Jean-Yves): Oui, oui. Écoutez, c'est une étude qui... Ça a été publié dans un livre par le professeur en question; c'est disponible en tout temps évidemment, et ce n'est pas la Société qui l'a commandée.

M. Middlemiss: O.K. La Société considère que la réadaptation des victimes est importante pour leur permettre de retrouver leur autonomie le plus rapidement possible. La restructuration du réseau de la santé aurait-elle des incidences sur les programmes de réadaptation?

M. Gagnon (Jean-Yves): D'après nous, d'après ce qu'on peut voir, non. Il ne devrait pas y avoir aucune incidence pour la raison très simple que, nous, on paie le montant réel pour des services rendus; c'est ce qu'on paie aux centres de réadaptation. Et les montants qu'on leur verse ne sont pas sujets aux coupures du ministère de la Santé. Lorsqu'on négocie une entente, par exemple avec François-Charron, ici à Québec — ça a changé de nom, ça ne s'appelle plus François-Charron maintenant, mais ça s'appelait le Centre François-Charron de réadaptation — on s'entend pour leur verser, mettons, 1 500 000 \$, 2 000 000 \$ par année pour la réadaptation de nos victimes. C'est précisé de façon très claire dans les contrats, et c'est ce à quoi ils s'engagent. Et, nous, ce à quoi on s'engage, à ce moment-là, c'est les coûts réels pour les services réels rendus. Et ça, c'est de l'argent qui ne passe pas, ne transite pas par le ministère de la Santé; c'est payé directement au centre de réadaptation.

M. Middlemiss: Donc, à ce moment-là, vous êtes en train de me dire que le fait que vous payez directement, ils vont avoir un meilleur service que l'autre personne qui s'en va là et qui n'est pas un accidenté de la route.

M. Gagnon (Jean-Yves): Bien, écoutez, moi, je ne pense pas, parce que les directeurs généraux des centres de réadaptation me disent qu'ils donnent le même service à tout le monde. Nous, c'est l'information qu'on a, puis je n'ai aucune raison de croire qu'ils traiteraient, par exemple, deux paraplégiques de façon différente, qu'ils viennent d'un accident de la route ou qu'ils viennent d'un accident de ski. En tout cas, ce qu'ils me disent, c'est qu'ils les traitent de façon équivalente. Et quand j'ai visité les centres de réadaptation, moi-même, j'ai parlé avec des accidentés qui avaient eu des accidents de sport, d'autres des accidents de la route, d'autres des accidents du travail; ils étaient dans la même salle, ils recevaient les mêmes soins. Alors, je n'ai pas de raison de croire que c'est différent.

M. Middlemiss: Donc, si la restructuration a des conséquences sur le monde en général, elle va aussi avoir des conséquences sur les accidentés de la route.

M. Gagnon (Jean-Yves): Bien, nous, on ne croit pas qu'il y en aura sur nos accidentés, parce que, comme je vous dis, on paie des montants précis pour des services précis, et on s'assure que les services nous sont rendus. Parce que nos conseillers en réadaptation font un suivi très, très serré des services qui nous sont rendus par les centres de réadaptation. Quant à nous, les nouvelles restructurations dans le domaine de la santé n'ont pas eu d'impact négatif sur nos victimes.

M. Middlemiss: Est-ce que vous avez vérifié depuis que la restructuration est faite?

M. Gagnon (Jean-Yves): Ça se fait de façon continue. Chaque conseiller en réadaptation est responsable d'un groupe d'accidentés qu'il doit suivre, et ils sont en contact quotidien avec les centres de réadaptation. S'il y avait eu une baisse de services, on en aurait été informé; il n'y a eu aucune indication dans ce sens-là.

M. Middlemiss: Bien.

Comité consultatif médical et optométrique

Le Président (M. Lachance): Je ne sais pas si vous avez entendu parler du rapport Facal? C'est un rapport d'un groupe de travail sur l'examen des organismes gouvernementaux qui a été déposé il y a quelques semaines, et il y a au moins deux éléments qui concernent directement la Société de l'assurance automobile dans ce rapport: ça concerne le comité consultatif médical et optométrique. Je vous fais rapidement lecture, parce que c'est un paragraphe seulement en ce qui concerne ce comité. On dit ceci, et je cite à la page 61: «Ce comité a pour mandat, notamment, de donner son avis à la Société de l'assurance automobile

du Québec sur les facultés visuelles et sur l'état de santé exigé pour conduire un véhicule routier. Il s'agit d'un comité important pour la Société, mais le groupe de travail estime que ce comité ne doit plus faire partie de la liste des organismes du gouvernement. Il devrait être un comité interne de la Société de l'assurance automobile du Québec.»

M. Gagnon (Jean-Yves): Je n'ai aucune difficulté avec cette recommandation-là, parce que la réalité, à toutes fins pratiques, c'est ça, c'est que c'est un groupe de médecins que l'on consulte au besoin pour des évaluations médicales des conducteurs. Que ça ne fasse plus partie de la liste des organismes du gouvernement du Québec, en ce qui me concerne, ça ne changera rien à la réalité. Nous, tout ce qu'on veut, c'est avoir des médecins à notre disposition au besoin. Alors, ça pourrait être un comité interne; je n'ai aucun problème avec ça. On en a déjà discuté d'ailleurs l'année dernière.

Partage d'informations avec la CSST

Le Président (M. Lachance): Toujours dans le même rapport, sur un tout autre sujet. Ça concerne directement encore la Société. À la page 79 — je pense que ça, c'est rassurant pour votre groupe — on dit: «La Société est un organisme indispensable et le groupe de travail estime qu'il n'y a pas lieu de remettre en cause son existence.» Alors, c'est une remarque, j'imagine, que vous allez juger très adéquate. Mais on dit: «Le groupe de travail recommande au gouvernement d'analyser la possibilité de confier à une seule instance gouvernementale le mandat de coordonner les systèmes d'information concernant l'émission des chèques d'indemnisation.

• (14 h 20) •

Comme la Société de l'assurance automobile, la Commission de la santé et de la sécurité du travail verse aussi des indemnités aux personnes accidentées du travail. Les deux organismes disposent donc de leur propre système d'information et agissent de manière indépendante. Une rationalisation est possible dans cette matière.» Alors, c'est peut-être un peu plus délicat. Est-ce que vous pouvez réagir à ça?

M. Gagnon (Jean-Yves): Ce que j'ai à répondre à ça, c'est que, selon nous, il n'y aurait pas d'économie significative à faire un tel regroupement. Les régimes sont très différents. Les lois sont différentes. Les victimes évidemment ne sont pas les mêmes. De là à intégrer tout ça dans un seul organisme, je pense que juste les coûts de développement informatique dépasseraient probablement de loin les bénéfices qu'on pourrait en retirer. Alors, je ne crois pas qu'il y aurait d'avantages pour le gouvernement ni pour les victimes. On ne parle pas de coûts faramineux. Alors, quand on connaît les coûts de développement informatique de nos jours, je ne pense pas qu'on puisse dire que ça soit une solution économique. En tout cas, à première vue, je ne pense pas qu'il y aurait des avantages pour personne.

Le Président (M. Lachance): Merci. Est-ce qu'il a d'autres observations sur le bloc 1? Sinon, on pourrait passer au bloc 2.

M. Gagnon (Jean-Yves): M. le Président, juste deux, trois petites rectifications que je voulais faire par rapport à des choses qui ont été mentionnées ce matin et qu'on a eu l'occasion de vérifier pendant l'heure du dîner. J'avais déclaré à un moment donné que les gens avaient deux ans pour faire une demande d'indemnisation, alors qu'en réalité c'est trois ans. J'avais fait erreur. C'est trois ans. Je voudrais que ça soit enregistré. J'avais mentionné aussi que le montant qu'on peut payer pour des expertises médicales était de 250 \$, alors que depuis quelque temps ça a été augmenté à 600 \$, maximum.

On avait posé la question, à savoir: Combien de personnes se présentaient à la Commission des affaires sociales sans être représentées par avocat. C'est, en moyenne, 31 % des gens qui ne sont pas représentés par avocat à la Commission des affaires sociales.

Il y avait eu également une autre question concernant les indemnités versées par la Régie des rentes pour une personne qui atteint l'âge de la retraite. Quelqu'un avait demandé si les bénéficiaires de la Régie des rentes étaient réduits parce que cette personne-là n'avait pas travaillé pendant de nombreuses années à cause de son accident. On m'informe que non. Si la personne avait travaillé un nombre minimum d'années avant son accident, elle est considérée comme ayant contribué pour le restant de sa période jusqu'à sa retraite. Alors, c'est l'information qu'on a réussi à avoir ce midi.

Vous aviez demandé également une autre question: Combien de personnes avaient reçu des médicaments payés par la Société? Alors, la dernière année, c'est 34 200 personnes pour un total de 2 100 000 \$.

Comparaisons avec les autres provinces (suite)

Le Président (M. Lachance): Merci pour ces informations. J'aimerais, avant de passer au bloc 2, revenir sur le tableau 7 du document que vous nous avez distribué. Si vous me permettez un commentaire, c'est très bien de dire que les Québécois ont amélioré leur façon de se comporter, et ça a fait en sorte que le nombre de décès a diminué de façon très appréciable depuis que le régime d'assurance automobile est en vigueur, mais il n'y a pas lieu de se péter les bretelles, si on se compare à l'Ontario, étant donné que... Un petit calcul rapide. En Ontario, il y aurait un décès par 8 750 habitants par année, alors qu'au Québec ce serait un décès par 10 000 habitants. Alors, je ne sais pas si on peut appliquer ça à notre caractère latin, mais il y a un problème par rapport à nos voisins en ce qui concerne le nombre de décès.

M. Gagnon (Jean-Yves): On sait que le nombre de décès par 10 000 habitants, si on veut, au Québec est légèrement supérieur à celui de l'Ontario. Mais, depuis une vingtaine d'années, on a quand même réussi à se rapprocher. Je regarde le ratio ici. Évolution du taux de

décès pour 10 000 véhicules en circulation au Québec et en Ontario. Pour la période de 1970 à 1995, on avait neuf décès par 10 000 véhicules en circulation en 1970 au Québec. On est rendu aujourd'hui à deux décès par 10 000 véhicules. En Ontario, ils étaient, en 1970, à cinq au lieu de neuf. Cinq décès par 10 000 véhicules. Aujourd'hui, ils sont rendu à 1,8. Alors, comme vous voyez, on avait quatre décès de plus qu'eux en 1970. Aujourd'hui, on a 0,2 de différence; alors, on s'est rapproché.

Mais les experts en sécurité routière me disent souvent que, une des explications du fait qu'il y a peut-être un peu plus de décès, c'est que la concentration du nombre d'habitants dans des grandes villes a comme conséquence qu'il y a moins d'accidents qui ont des dommages corporels. Plus la densité de circulation est lourde, plus il y a d'accidents, mais ce sont des dommages matériels seulement. Dans la grande région de Toronto, par exemple, où il y a 4 000 000 d'habitants, environ, comme il y a une grosse densité de circulation, il y a beaucoup de monde, il y a beaucoup de gens qui circulent, il y a plus d'accidents mais beaucoup moins de dommages corporels, parce que les gens vont moins vite. Ce n'est pas compliqué: les gens sont pris dans la circulation et ils vont moins vite. Et ça explique en partie, là... Plus un pays est densément peuplé, plus il y a d'accidents, mais moins il y a de dommages corporels, parce que les gens sont pris. Ils ne bougent pas.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Gagnon (Jean-Yves): C'est une explication qui m'a été donnée par nos spécialistes, une fois. Alors, au Québec, évidemment on n'a pas autant de densité de population qu'en Ontario, alors, ça explique une petite partie, là, de la différence.

M. Middlemiss: Est-ce que vous remarquez la même chose dans la grande région de Montréal où il y a beaucoup de population, beaucoup de circulation?

M. Gagnon (Jean-Yves): Effectivement.

M. Middlemiss: Oui?

M. Gagnon (Jean-Yves): Toutes proportions gardées, c'est dans les régions éloignées où il y a le plus d'accidents par 10 000 habitants. Dans les grandes villes, il y a beaucoup plus de dommages matériels, beaucoup plus de tôle de brisée, mais il y a moins de blessures, parce que la circulation, les gens ne bougent pas. Les gens qui sont pris sur le Métropolitain, s'ils ont des accidents, ça va être juste de la tôle, parce que ça ne bouge pas, ils sont pris dans le trafic. Alors que sur une route secondaire en Gaspésie, s'il y a un accident, ça va être des dommages corporels. C'est un phénomène que l'on retrouve partout.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Limoilou.

M. Rivard: Toujours sur le même sujet, se peut-il également que la qualité du réseau routier... Peut-être que l'Ontario est mieux équipée en routes que nous en autoroutes, donc, moins d'accidents graves?

M. Gagnon (Jean-Yves): C'est sûr que plus il y a d'autoroutes, moins il y a d'accidents, parce qu'on sait que le risque d'accidents sur une autoroute est quatre fois moins grand que sur une route secondaire. Alors, plus il y a d'autoroutes, moins il y a d'accidents.

M. Rivard: Est-ce que le commissaire des transports, ou à la Société, chez vous, vous avez la statistique de kilomètres d'autoroute des deux provinces, pour pouvoir...

M. Gagnon (Jean-Yves): J'imagine qu'ils ont ça au ministère des Transports. Moi, je ne les ai pas, mais...

M. Rivard: O.K. Merci.

Financement du régime

Le Président (M. Lachance): Merci. Alors, on passe vraiment au bloc 2 qui concerne le financement du régime d'assurance. M. Gagnon, vous avez la parole.

Exposé de la SAAQ

M. Gagnon (Jean-Yves): Alors, en ce qui concerne le financement... Premièrement, je vais demander à M. Julien Lemieux, qui est notre vice-président à l'administration et aux finances, de se joindre à moi, ici, en avant.

Alors, en ce qui concerne le financement du Régime, comme vous le savez, au cours des années, c'est un sujet qui a intéressé beaucoup de gens, particulièrement quand on se rappelle le fait qu'au cours des années la SAAQ a été appelée à contribuer au fonds consolidé du revenu du Québec pour l'équivalent de 2 100 000 000 \$. Alors, tout ça a fait que, au cours des années évidemment on a parlé beaucoup des finances de la Société de l'assurance automobile du Québec. Alors, moi, ce que je voudrais faire, cet après-midi, c'est vous parler de trois choses, très simplement: les coûts du régime, le financement des coûts du régime et les surplus. Je vais essayer de traiter seulement de ces trois sujets-là.

● (14 h 30) ●

Pour commencer, j'attirerais votre attention sur le tableau que vous retrouvez à la page 13 du document qu'on vous a distribué ce matin. Ce tableau-là va me permettre d'illustrer quels sont les coûts, en gros, du régime d'assurance au Québec. Vous avez, dans le tableau de la page 13, à partir de 1978, une partie de la colonne qui est en rouge. La partie qui est en rouge, c'est les montants qui ont été versés pour les accidentés de chacune de ces années-là. Alors, vous voyez, par exemple, le montant qui a été versé pour les accidentés de 1978, c'est environ 200 000 000 \$, et, si on en vient à l'année 1996, la

dernière année qu'on connaît, c'est encore une fois à peu près 200 000 000 \$ qui ont été versés pour les accidentés de l'année en cours.

Le reste, la partie jaune, ça, c'est l'argent qu'on a en réserve, c'est notre réserve actuarielle. C'est l'argent qui est en banque, autrement dit, à la Caisse de dépôt et placement du Québec et qui sert à payer les indemnités de ces victimes-là de chaque année pour les années futures. Alors, si vous regardez l'année 1978, vous voyez qu'on a versé à peu près 200 000 000 \$, à date, pour les victimes de 1978 et qu'il nous reste une petite barre jaune en haut. Ça, c'est l'argent qui reste en banque pour payer ce qui reste à payer pour les victimes de 1978, et ainsi de suite tout le long.

Si on fait le total de tout ce qui est en rouge, ça représente 6 000 000 000 \$. Ça, c'est ce qui a été payé par la SAAQ à des accidentés de la route depuis 1978. Si on fait le total, maintenant, de ce qui est en jaune, ça, c'est l'argent qu'on a en réserve pour payer, dans les années futures, pour les victimes de chacune des années, et ça, le total de ça, au moment où on se parle, notre réserve actuarielle est évaluée à 3 700 000 000 \$. Alors, 6 000 000 000 \$, c'est ce qu'on a payé; 3 700 000 000 \$, c'est ce qui reste à payer pour les victimes du passé.

Si on regarde maintenant la barre noire ou bleue, là, qu'il y a au-dessus, ça, ça vous donne une indication de ce que seraient devenus les coûts d'indemnisation si on n'avait pas eu au Québec une amélioration sensible du bilan routier. Cette année, par exemple, au lieu de payer un peu plus de 600 000 000 \$ en coûts d'indemnisation, on aurait payé le double, c'est-à-dire à peu près 1 300 000 000 \$. Si on n'avait pas réussi à baisser notre bilan routier de 50 %, on paierait, cette année, 1 300 000 000 \$ à peu près en indemnisations, mais, en réalité, ça nous coûte un peu plus que 600 000 000 \$ parce qu'on a réussi à améliorer notre bilan.

Et la raison pour laquelle, maintenant, ces coûts-là ont augmenté, parce qu'on voit quand même que, à chaque année, il y a une courbe ascendante, que les coûts ont augmenté d'année en année, bien, ça découle de deux choses. Premièrement, l'inflation. Je vous disais ce matin que toutes les indemnités versées par la SAAQ sont indexées au coût de la vie annuellement. On sait que, pour 1 \$ dépensé en 1978, l'inflation fait que ce dollar-là est rendu aujourd'hui à 2,60 \$: 260 % d'augmentation depuis que le régime existe.

Deuxièmement, ce qui est venu influencer les augmentations de coûts depuis le début, bien, c'est surtout les bonifications du régime. Au début, quand le régime a été fondé, en 1978, il n'y avait aucun paiement, par exemple, pour les séquelles. Les montants que je vous disais ce matin, qui vont jusqu'à 140 000 \$, à peu près, pour des séquelles, on n'en payait pas de ça et, aujourd'hui, on en paie. L'aide personnelle, les montants qu'on donne aux gens pour avoir de l'aide personnelle à la maison, on n'en payait pas au début. Les frais de santé qui nous coûtent, cette année, 86 000 000 \$, au début du régime, on ne payait pas ça, c'était le régime d'assurance-maladie qui payait pour les frais de santé. Les frais ambulanciers qui

nous coûtent, cette année, 47 000 000 \$, alors qu'on devrait normalement en payer à peu près 12, on ne les payait pas au début du régime. Aujourd'hui, on les paie, en plus de subventionner tout le régime d'ambulances au Québec.

En plus, ce qui fait que les coûts du régime n'ont peut-être pas augmenté autant que l'inflation ou autant que s'il y avait eu un bilan routier qui avait été constant, c'est que, en 1979, pour 100 000 détenteurs de permis de conduire, il y avait annuellement 2 026 accidents et, en 1996, pour 100 000 détenteurs de permis de conduire, il y a eu 1 120 accidents. Alors, on voit qu'il y a eu une amélioration considérable de ce côté-là.

Maintenant, je voudrais attirer votre attention sur le deuxième tableau, à la page 14, et vous parler quelques minutes du financement du régime, de comment la Société finance ses opérations. Vous voyez, dans le tableau de la page 14, la partie bleue en bas, ça, c'est les contributions d'assurance, c'est le montant que chacun de nous on verse quand on paie à chaque année notre certificat d'immatriculation, notre renouvellement d'immatriculation, et il y en a une petite partie également qui est payée en même temps que le permis de conduire. Cette année, par exemple, en 1996, les contributions d'assurance, c'est 581 000 000 \$.

La partie rouge, c'est d'autres revenus que les revenus de placements. Je vais passer les revenus de placements auparavant. Les revenus de placements, c'est les revenus qui nous sont versés, évidemment, par la Caisse de dépôt sur nos placements, nos milliards de dollars qui sont placés à la Caisse de dépôt. En 1996, c'est 80 000 000 \$. Et la partie rouge, ce qu'on appelle les autres revenus, ça, c'est les frais de transactions. Quand vous payez votre immatriculation ou votre permis de conduire, vous voyez, toujours, c'est marqué: Frais administratifs, 4 \$. Ça, ça représente 74 000 000 \$ en 1996.

Ce qu'on constate, quand on regarde le tableau de la page 14, c'est que, à compter de 1992, la ligne des dépenses, qui est la ligne rouge au-dessus, dépasse les revenus. On voit qu'on a des revenus qui représentent à peu près 76 % des dépenses réelles de la Société. Vous allez me dire: Ce n'est pas normal que les primes d'assurance et que les autres revenus de la Société ne couvrent pas 100 % des dépenses de l'année courante. Et, si on était une compagnie privée d'assurances, c'est sûr qu'on aurait déjà augmenté de façon significative nos primes pour couvrir le manque à gagner, mais, à la Société, heureusement, grâce à notre gestion, qui a quand même été, je pense, assez serrée dans le passé, en plus de notre réserve actuarielle, on possède une réserve de stabilisation, dont quelqu'un a parlé ce matin, et cette réserve de stabilisation là génère des revenus également.

Alors, les revenus générés par la réserve de stabilisation, qui est placée, elle également, à la Caisse de dépôt et placement du Québec, contribuent pour une autre part pour financer le manque à gagner du régime, et la dernière partie qu'il manque, c'est les revenus sur la réserve actuarielle elle-même. Parce que la réserve, le 3 700 000 000 \$, là, qui est à la Caisse de dépôt, nous rapporte des revenus, mais, nous, on estime dans nos

projections actuarielles que ce montant-là va nous rapporter à peu près 3,25 % net par année. Mais, comme, depuis quelques années, ça nous rapporte un peu plus que le 3,25 %, bien, ça, ça vient combler la différence entre les revenus et les dépenses. Alors, ces deux revenus-là, les revenus excédentaires sur la réserve et les revenus sur la réserve de stabilisation, viennent combler le manque à gagner, et c'est pour ça qu'on n'est pas obligé d'augmenter les primes. Parce qu'on a ces montants-là en réserve et qu'on a des revenus supplémentaires, on peut garder les primes à un niveau très bas. Évidemment, si on était une compagnie privée d'assurances, ça fait longtemps qu'on aurait versé des dividendes à nos actionnaires, et on n'aurait pas les moyens pour combler la différence entre les deux. Mais, comme on est une société d'État, bien, évidemment, les argentés sont gardés en réserve à la Caisse de dépôt, et ça nous évite d'augmenter les primes.

Il faut comprendre, et ça, c'est important parce que je pense que ce qu'on constate quand on sait que 76 % seulement des dépenses sont comblés par les revenus normaux de l'année, c'est que c'est une situation qui est quand même assez délicate parce qu'il suffirait que la Caisse de dépôt nous donne un mauvais rendement une année pour, évidemment, avoir une conséquence importante sur nos revenus de l'année. Et on sait, par exemple, que 1 % additionnel de revenus sur nos argentés placés à la Caisse de dépôt, ça représente 50 000 000 \$ de revenus. Par contre, si l'inflation, elle, de son côté, est supérieure de 1 % à nos prévisions, ça, c'est 40 000 000 \$ de dépenses additionnelles. Comme toutes nos indemnités sont indexées, 1 % d'inflation de plus que ce qui est prévu, c'est 40 000 000 \$ de dépenses additionnelles. Alors, c'est la raison pour laquelle, quand on tient compte de tous ces facteurs-là, à la Société, on est très prudent dans notre gestion et on essaie de garder des réserves suffisantes pour éviter d'augmenter les primes trop souvent. Comme vous le savez, elles n'ont presque pas été augmentées, les primes, au cours des années, bien, c'est grâce à une gestion prudente de ce genre-là.

● (14 h 40) ●

Maintenant, les surplus. Comme vous le savez, depuis le début, il y a eu des surplus quand même assez significatifs qui ont été enregistrés dans les résultats financiers de la Société. Parmi ces surplus-là, bien, je l'ai dit tout à l'heure, il y a 2 000 000 000 \$ qui ont été versés au gouvernement à différentes époques, mais je vais essayer de vous expliquer pourquoi on a eu de tels surplus. La première raison, c'est que, au début du régime, lorsque le régime a été formé, il manquait de données pour que nos actaires puissent faire des calculs très précis sur les prévisions de dépenses pour l'avenir. On s'attendait, par exemple, au tout début que, pour chaque 1 000 accidentés qui reçoivent une journée d'indemnité du remplacement de revenu, 25 seraient encore à l'écart du travail sept ans plus tard. On s'attendait à avoir 25 personnes sur 1 000, sept ans plus tard, qui recevraient encore de l'IRR, mais, en réalité, c'est 15 personnes, sept ans plus tard, qui reçoivent encore de l'IRR. Juste ce facteur-là explique 1 000 000 000 \$ de surplus au cours des années. Ça, ça nous a amené 1 000 000 000 \$ de surplus.

Le deuxième facteur qui explique l'autre 1 000 000 000 \$, c'est l'inflation. Quand la Société a été formée, on avait, si vous vous souvenez, environ 10 % d'inflation par année. On est rendu aujourd'hui à 2 %. Si on avait continué à avoir 10 %, évidemment, on serait largement déficitaire aujourd'hui, mais, comme l'inflation a baissé et comme toutes nos indemnités sont indexées au coût de la vie, bien, la différence entre l'inflation qui était prévue au début et l'inflation réelle aujourd'hui a généré un autre 1 000 000 000 \$ de surplus. Alors, c'est l'explication pour laquelle on a eu ce 2 000 000 000 \$ là qui a pu être versé au gouvernement sans que ça affecte les résultats financiers ou la situation financière de la Société.

Or, quelle est maintenant, en terminant, la situation financière de la Société au moment où on se parle? La Société, aujourd'hui, possède un passif actuariel de 3 700 000 000 \$ qui est placé à la Caisse de dépôt. La Société possède également une réserve de stabilisation qui a été divisée en deux parties, dont une qu'on appelle «provision pour fluctuations du taux de rendement réel». Cette provision-là, actuellement, il y a 360 000 000 \$ dedans. Ça, ça sert à nous protéger contre des variations trop brusques dans les rendements qui nous sont accordés par la Caisse de dépôt et placement du Québec. Ce qu'on fait, c'est que tous les rendements qu'on a sur nos actifs à la Caisse de dépôt, on les amortit sur huit ans, et ça nous permet de stabiliser nos dépenses au cours des années.

On a également une réserve de stabilisation qui, au 31 décembre dernier, contenait 223 000 000 \$. Ce 223 000 000 \$ là, lui, sert à nous protéger contre des fluctuations qui n'ont rien à voir avec la situation économique. C'est, par exemple, le bilan routier. Si le bilan se détériore, on se protège avec la réserve de stabilisation. Si, par exemple, le gouvernement décidait d'adopter une nouvelle loi pour bonifier le régime, bien, ça coûterait plus cher, donc, encore une fois, on pigerait de l'argent dans la réserve de stabilisation. Ou, encore une fois, un autre exemple, ça pourrait être des décisions. La Commission des affaires sociales, par exemple, pourrait interpréter certaines de nos indemnités d'une nouvelle façon et créer une nouvelle jurisprudence qui pourrait faire que ça nous coûte plus cher, alors, à ce moment-là, encore une fois, c'est la réserve de stabilisation qui servirait à nous protéger contre de telles fluctuations.

Et, finalement, la Société, au 31 décembre dernier, a décidé de verser cette année à tous les assurés, tous les gens qui paient de l'immatriculation, un montant de 112 000 000 \$ sous forme de rabais de prime parce qu'on avait constaté en fin de 1996 qu'on avait un 112 000 000 \$ de trop dont on n'avait pas besoin ni dans notre réserve de stabilisation, ni dans notre provision pour fluctuations du taux de rendement réel, ni dans la réserve actuarielle. Ce 112 000 000 \$ là, on n'en avait pas besoin, alors, au lieu de le garder, au lieu de le verser au gouvernement, on a décidé de le retourner aux assurés sous forme d'un rabais de prime de 30 \$ par immatriculation.

Alors, c'est la situation financière au moment où on se parle, et je pense que c'est une situation financière très saine, et c'est grâce à cette situation financière là qu'on a

pu, en 1997, avoir une prime d'assurance sur l'immatriculation qui est à 87 \$, alors qu'en 1978 elle était à 85 \$, 20 ans plus tôt.

Discussion générale

Le Président (M. Lachance): Merci. M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Je vais passer.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Limoilou.

Évaluation du passif actuariel

M. Rivard: Pour ce qui est du passif actuariel, êtes-vous convaincus, maintenant, que votre passif est établi avec des hypothèses assez réalistes pour ne pas revivre ce qu'on a vécu dans le passé?

M. Gagnon (Jean-Yves): Oui, parce que, évidemment, on a acquis, au cours des 20 dernières années, une expérience très précise. On connaît maintenant notre clientèle, on connaît les durées d'incapacité, on est en mesure d'évaluer de façon beaucoup, beaucoup plus précise qu'il y a 20 ans le passif actuariel requis pour payer les paiements futurs à nos victimes. Et, d'ailleurs, si vous regardez les corrections au passif des dernières années, vous allez constater que c'est des montants minimes. On fait état, par exemple, du fait qu'en 1992 on avait une correction de 600 000 000 \$, mais, depuis 1992, vous allez voir que c'est 50 000 000 \$, 60 000 000 \$, 70 000 000 \$. C'est des petites corrections. Quand on tient compte du fait qu'on a 3 700 000 000 \$, une correction de 50 000 000 \$, c'est minime, là. Alors, en fait, oui, on peut dire que notre passif, actuellement, est évalué de façon très précise.

M. Rivard: Pour l'établissement de ce passif actuariel, vous avez des experts à l'interne ou si vous avez recours à des experts externes?

M. Gagnon (Jean-Yves): On a nos propres services d'actuaire à la Société qui, à l'occasion, embauchent également à contrat des experts-conseils, des actuaire-conseils, et il y a également le Vérificateur général du Québec qui, à chaque année, lorsqu'il fait sa vérification chez nous, embauche un actuaire de l'extérieur pour venir vérifier le travail de nos actuaire.

M. Rivard: Merci.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Jeanne-Mance.

Revenus de placements

M. Bissonnet: À la page 14, les revenus et dépenses, en ce qui a trait aux revenus de placements, on

remarque que, depuis 1986, les carrés jaunes sont pas mal à la même égalité. Celui de 1996, au niveau des revenus de placements, est beaucoup plus petit. Ça dépend de quoi? Qu'est-ce qui s'est passé pour que ça baisse comme ça?

M. Gagnon (Jean-Yves): Pourrais-tu répondre, Julien?

M. Lemieux (Julien): Merci. Julien Lemieux, vice-président administration et finances. En fait, l'écart provient du fait que, lorsqu'on comptabilise nos revenus de placements, maintenant, on les divise en trois blocs distincts. Il y a un premier bloc qui consiste en revenus de placements qui sont nos mouvements de trésorerie. On a environ 17 000 000 \$ de revenus de placements qu'on fait à la Caisse de dépôt annuellement sur le fait qu'on place l'argent rapidement et qu'on a de l'intérêt sur nos dépôts à la Caisse de dépôt pour une portion. Tant que la population est permanente, on a une somme de revenus qui nous est versée par la Caisse à ce moment-là. Donc, on le comptabilise dans un bloc à part.

Deuxièmement, on a aussi un bloc qui provient des revenus de placements pour tout ce qui n'est pas du passif actuariel. On a environ 79 000 000 \$, en 1996, de revenus de placements qui nous ont été versés par la Caisse de dépôt qui étaient gagnés sur des sommes autres que le passif actuariel comme tel. On parlait tout à l'heure d'environ 800 000 000 \$ de surplus global à la Société qui étaient à la Caisse de dépôt en dehors de notre passif actuariel, donc, dans le petit carré jaune qui est ici, on retrouve là-dedans uniquement la portion du revenu de placements qui n'est pas du revenu généré par la réserve actuarielle de la Société.

M. Bissonnet: Tandis que les années précédentes...

M. Lemieux (Julien): Avant ça, c'était le cas, on avait le revenu de placements global, donc ça faisait proche de 450 000 000 \$ à peu près. Maintenant, comme on le sépare, naturellement, le petit carré jaune est plus petit à cause de ça.

M. Bissonnet: Mais l'autre argent reste à la Caisse de dépôt?

M. Lemieux (Julien): Il reste dans la réserve actuarielle.

M. Bissonnet: C'est-à-dire que...

M. Lemieux (Julien): Dans la colonne bleue, plus bas. On le comptabilise de façon différente tout simplement. Donc, la colonne bleue, Contribution de l'assurance...

M. Bissonnet: La colonne bleue a augmenté à cause de ça?

M. Lemieux (Julien): Pardon, excusez-moi, quand on parle d'autres revenus, le petit carré jaune, ça, c'est les

revenus qui sont les revenus de contribution de droits administratifs, et le petit carré jaune, c'est uniquement les revenus de placements autres que la Caisse, autres que les revenus sur la réserve actuarielle, et la différence, dans le fond, elle se trouve à être comptabilisée dans les revenus de la Caisse de dépôt, mais pour les années antérieures. Ce n'est pas dans l'année courante, ce n'est pas tout à fait la même base comptable qu'on utilise maintenant, mais l'argent est quand même à la Société.

M. Bissonnet: Mais, à compter de 1996, la façon de compléter le tableau est différente des autres années précédentes.

M. Lemieux (Julien): Exactement, c'est ça. Et l'écart provient uniquement du fait qu'on ne comptabilise plus dans les revenus courants de la Société les revenus générés par la réserve actuarielle de 330 000 000 \$, environ, en 1996.

M. Bissonnet: Ça, ces revenus-là ne sont pas dans le bleu, là?

M. Lemieux (Julien): Ils ne sont pas dans le bleu.

M. Bissonnet: Eux autres, ils sont à la Caisse de dépôt.

M. Lemieux (Julien): Ils sont à la Caisse de dépôt.

M. Bissonnet: Ils sont en réserve, là.

● (14 h 50) ●

M. Lemieux (Julien): On en tient compte dans nos revenus courants de la Société, mais ils sont comptabilisés à part.

M. Bissonnet: O.K. Merci. Et puis la diminution de 30 \$ sur le certificat d'immatriculation, c'est à compter de quand, ça?

M. Gagnon (Jean-Yves): Ça a commencé le 1er avril 1997...

M. Bissonnet: Cette année.

M. Gagnon (Jean-Yves): ...jusqu'au 31 mars 1998. Vous allez voir un rabais. Ça va être indiqué sur votre facture.

Le Président (M. Lachance): M. Bédard.

M. Bédard (Gilles): Si on revient au tableau de la page 14, je pense qu'il est difficile de comparer. Si on regarde les colonnes jaunes des années 1990, 1991, 1992, ça comprenait l'ensemble des revenus de placements, alors qu'aujourd'hui c'est seulement une partie des revenus de placements. Il y a 354 000 000 \$ qui sont des revenus de placements de cette année qui, les années précédentes, auraient été inclus dans les colonnes jaunes. Donc, il est

difficile de comparer les colonnes de 1996 avec les colonnes de 1993 et de 1992, elles ne sont pas sur la même base.

M. Gagnon (Jean-Yves): C'est ce que M. Lemieux expliquait.

M. Lemieux (Julien): Effectivement, c'est le cas, et disons qu'on aurait peut-être dû ajouter au tableau de la page 14 une note pour le lecteur pour, effectivement, faire comprendre l'écart, et je m'en excuse, là, mais...

M. Bissonnet: Il n'y a pas de problème, vous faites bien ça.

M. Bédard (Gilles): Parce que, si je ne m'abuse, est-ce que j'ai raison de croire que le tableau de 1996, pour qu'il soit sur la même base que les autres années, il aurait fallu ajouter 354 000 000 \$ de revenus dans la colonne de jaune et enlever ça de la colonne de bleu?

M. Lemieux (Julien): 336 000 000 \$ qui est le revenu d'intérêt généré par la réserve actuarielle de 1996, O.K.?

M. Bédard (Gilles): C'est ça. Je suis d'accord. Donc, il aurait fallu ajouter 336 000 000 \$ à la colonne de jaune et soustraire ça de la colonne de bleu.

M. Lemieux (Julien): On aurait dépassé, à ce moment-là, notre coût de l'année courante, mais il faut comprendre par ailleurs qu'on essaie autant que possible de comptabiliser, dans les revenus de l'année courante, uniquement les revenus qui servent à payer les dépenses de l'année courante, et c'est ce qui fait que maintenant notre base comptable fait en sorte qu'on n'a pas, dans l'année courante, les revenus des années antérieures.

Et, sur le rapport financier du 31 décembre 1996, vous avez d'ailleurs dans le rapport, section de revenus et dépenses, le revenu des années antérieures pour la réserve actuarielle qui est montré à part, dans une colonne séparée, avec les dépenses qu'il génère, qui lui sont imputables dans l'année courante, et, donc, c'est ce qui fait que, ici, sur notre tableau, on sépare toujours maintenant année courante et années antérieures. On pense que c'est plus réaliste de le montrer comme ça.

Le Président (M. Lachance): À la page 15 du même document, vous avez un titre qui nous fait sursauter: Les assurés paient 76 % du coût réel de l'assurance. J'aimerais ça que vous nous expliquiez le titre. Je crois comprendre ce que ça signifie, mais, en réalité, l'argent, même s'il est placé en quelque part, ça provient des assurés, de ceux qui ont payé les années antérieures.

M. Gagnon (Jean-Yves): Effectivement.

Le Président (M. Lachance): C'est avec cet argent-là placé qu'on a généré des intérêts, et, donc, les assurés paient 100 % des coûts réels d'assurance.

M. Gagnon (Jean-Yves): Les assurés ont payé 100 %.

Le Président (M. Lachance): Ont payé?

M. Gagnon (Jean-Yves): C'est de l'argent qu'ils ont payé dans le passé. Effectivement, vous avez raison, mais, quand on a mis ce tableau-là, c'était pour illustrer le fait que la prime d'assurance, les revenus de primes d'assurance, les revenus que je vous expliquais tout à l'heure, là, ne génèrent que 76 % des dépenses réelles. Si on n'avait pas eu une administration prudente dans le passé, on n'aurait pas ces réserves-là, et, à ce moment-là, il aurait fallu augmenter les primes, mais, comme on a eu une gestion prudente dans le passé, on peut se permettre, aujourd'hui, de ne pas augmenter les primes parce qu'on a suffisamment d'argent en réserve à la Caisse de dépôt pour éviter des augmentations de primes.

Mais, si on était une compagnie privée — et on voulait l'illustrer aussi en vous le disant — le 24 % qui manque, il aurait été versé aux actionnaires sous forme de dividendes, il n'aurait pas été gardé en banque. C'est ça, la différence et c'est pour ça qu'on voulait indiquer aux gens que ce qu'ils paient réellement à chaque année, ça couvre seulement 76 % de la facture. Si on était une compagnie privée, ce serait 100 %, on augmenterait de 24 %. Mais, comme on n'est pas dans le même contexte qu'une compagnie privée, bien, évidemment, on peut se permettre de ne pas augmenter les primes parce qu'on a accumulé, au cours des années, des réserves.

Situation financière

Le Président (M. Lachance): Vous nous avez dit tantôt que la situation financière de la Société était saine, qu'elle était bonne, est-ce qu'on peut anticiper les résultats de 1997? Par rapport au fait que nous soyons aujourd'hui le 15 octobre 1997, qu'il reste deux mois et demi dans l'année à courir avant que vous ayez les chiffres au 31 décembre 1997, si la tendance se maintient, M. Gagnon...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Gagnon (Jean-Yves): Écoutez, il y a deux facteurs qu'il ne faut pas oublier pour 1997 et pour 1998. Comme on a donné un rabais de prime de 30 \$ sur les immatriculations et que, ça, ça va nous coûter 112 000 000 \$, dans notre budget de 1997, on a planifié un déficit, évidemment, parce qu'on avait des revenus inférieurs à nos prévisions originales avant qu'on ne donne le rabais. En fait, on a planifié un déficit en 1997 et en 1998, et c'est normal parce qu'on s'est dit: Le déficit qu'on va faire, on va puiser cet argent-là dans la réserve de stabilisation. Ça va tout simplement baisser les réserves de stabilisation et ça va maintenir une situation financière saine.

Ceci étant dit, si la Caisse de dépôt et placement du Québec continue comme c'est parti cette année, c'est-à-dire avec des rendements sur nos placements tout à fait exceptionnels — à date, la Caisse de dépôt nous donne cette

année des rendements tout à fait exceptionnels — si ça continue comme ça, on va peut-être réussir à finir l'année 1997 sans déficit. Peut-être. S'il y avait un krach boursier d'ici à la fin de l'année, bien, là, on reviendrait probablement à notre déficit anticipé, mais, à date, ça va bien et on espère que ça va continuer, ce qui pourrait nous permettre de finir l'année sans déficit. Par contre, c'est à peu près sûr, et à 90 %, que 1998 va se terminer par un déficit parce que, sur le 112 000 000 \$ qu'on a retourné aux assurés, la plus grosse partie va être versée après le 1er janvier. Donc, à ce moment-là, l'année prochaine, c'est à peu près sûr qu'on va avoir un déficit, mais c'est un déficit qui est planifié, donc qui ne nous inquiète pas du tout.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Oui. Vous avez parlé des coûts d'immatriculation. C'est l'assurance qui a descendu et non pas les coûts d'immatriculation.

M. Gagnon (Jean-Yves): La partie assurance, oui. Mais c'est la même facture, comme vous le savez.

M. Middlemiss: Oui. Ça a coûté combien pour administrer, là, d'envoyer un 30 \$ et, après ça, charger 1 \$ de plus d'immatriculation?

M. Gagnon (Jean-Yves): Non, ce n'est pas ça qu'on a fait, on a tout simplement fait une petite correction à nos programmes informatiques et, au lieu de facturer 117 \$, on a facturé 87 \$, c'est tout. Alors, ça n'a presque rien coûté: un petit ajustement au système informatique. Si on avait envoyé des chèques aux gens, ça, ça aurait été plus dispendieux, mais, comme on a fait une correction de facture, ça n'a pas de coût administratif significatif.

M. Middlemiss: Vous avez enlevé 30 \$ puis vous avez ajouté 28 \$, c'est ça?

M. Gagnon (Jean-Yves): Bien, ça, ce n'est pas nous autres qui avons ajouté 28 \$. Ha, ha, ha!

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Middlemiss: Non, mais l'immatriculation, c'est la même chose.

M. Gagnon (Jean-Yves): Non, non.

M. Middlemiss: C'est que, sur la facture, le coût de l'immatriculation est là.

M. Gagnon (Jean-Yves): Vous allez voir, sur vos factures de cette année, c'est séparé de façon très claire: contribution à l'assurance, qui va à la Société de l'assurance auto, et puis les droits d'immatriculation, qui vont au ministère des Finances. C'est séparé de façon très claire. Nous, c'est la partie assurance qu'on a baissée de 30 \$.

M. Middlemiss: L'ajustement du système informatique a coûté combien? Vous dites quelques sous, c'est combien?

M. Gagnon (Jean-Yves): Ah, ça n'a pas coûté très cher. Je ne le sais pas.

M. Lemieux (Julien): Quelques milliers de dollars. C'est quelques jours de travail de quelques personnes seulement, là, c'est relativement minime. On pourrait peut-être parler de quelques milliers de dollars parce que c'est quelque chose qui a pris peut-être même pas une semaine de travail.

M. Gagnon (Jean-Yves): Une correction à un système informatique.

M. Lemieux (Julien): Ce n'est pas très, très... Changer une table de référence, simplement, dans le système informatique pour mettre le nouveau tarif, c'est tout. Donc, en soi, c'est très, très simple. C'est un coût qu'on considère un coût très marginal.

M. Middlemiss: Vous faites l'autre opération aussi, augmenter le coût de l'immatriculation. Même si l'argent va au fonds consolidé ou aux Finances, c'est vous autres mêmes.

M. Gagnon (Jean-Yves): C'est la même facture.

M. Middlemiss: La même opération.

M. Lemieux (Julien): Ça a été fait en même temps.

M. Gagnon (Jean-Yves): Bien oui, c'est la même facture.

M. Middlemiss: O.K. Et, donc, s'il y a un autre changement, vous allez faire le changement là, et on parle de quelques milliers de dollars.

M. Gagnon (Jean-Yves): Effectivement.

M. Lemieux (Julien): C'est ça, ça se fait en même temps.

Ponctions effectuées dans les fonds du régime

M. Middlemiss: Vous avez mentionné qu'il y a à peu près 2 000 000 000 \$ qui ont été cherchés dans les fonds de la Société de l'assurance automobile par les gouvernements qui se sont succédé. Est-ce que vous avez dans quels ministères ça a été dépensé et pour quoi faire?

M. Gagnon (Jean-Yves): Non. Écoutez, ça, malheureusement, je ne serais pas en mesure de vous répondre, il faudrait poser la question aux différents

ministres des Finances de chaque époque, parce que, nous, quant à nous, c'est versé directement au fonds consolidé du revenu, et on ne sait pas ce que le fonds consolidé fait avec. Ha, ha, ha!

M. Middlemiss: Est-ce qu'il y en a de cette somme-là dont vous êtes au courant que ça a été dépensé pour l'amélioration du réseau routier, pour des raisons de sécurité: correction des points noirs, des choses comme ça? ● (15 heures) ●

M. Gagnon (Jean-Yves): Je ne suis pas en mesure de le dire, parce que c'est une question qu'il faudrait poser aux ministres des Finances. Nous, on nous a dit de verser tel montant d'argent par loi. Comme vous le savez, c'est une loi qui a été adoptée à chaque fois. Alors, la loi a été adoptée, on a versé le montant. Qu'est-ce que le gouvernement en a fait? On ne le sait pas.

M. Middlemiss: Donc, il n'y a pas de rapport, il n'y a jamais eu un rapport qui est venu du ministère des Transports qui vous indiquait que, sur les sommes qui avaient été transférées au ministère des Transports, tant de millions avaient été dépensés pour améliorer le réseau routier, qui a une conséquence sur la réduction du nombre d'accidents. Parce que l'état de la chaussée fait partie certainement, et la correction des points noirs, la signalisation, tout ça ensemble aide à améliorer les accidents et notre performance sur nos routes.

M. Gagnon (Jean-Yves): Peut-être que le ministère des Transports dispose de rapports à cet effet-là, mais, moi, je n'en ai jamais vu.

M. Rivard: M. le Président, sur le même sujet, si vous permettez. Pouvez-vous nous rappeler les années où ces ponctions ont été faites, et le nombre de fois?

M. Gagnon (Jean-Yves): Je ne les ai pas ici, mais on les a quelque part. On les a? O.K. Alors, Martin Breton va vous répondre.

M. Rivard: Immédiatement ou plus tard? Ah! Ça va.

M. Gagnon (Jean-Yves): Oui. M. Breton était notre directeur d'actuariat, antérieurement, alors il possède habituellement ces informations-là.

M. Breton (Martin): En fait, je ne vous donnerai pas les dates des lois, mais, en 1988, il y a eu 200 000 000 \$; normalement, ça devait aller pour des infrastructures en sécurité routière. On a reçu un rapport du ministère des Transports pour dire quelques placements qu'il avait faits là-dessus, mais pas pour la totalité du montant. Ensuite, en 1990, il y a eu 625 000 000 \$ sur cinq ans qui ont été prélevés; ensuite, en 1992, il y a eu 275 000 000 \$; ensuite, en 1993, il y a eu 1 000 000 000 \$ sur deux ans. C'est tout.

M. Gagnon (Jean-Yves): Et le grand total, je pense, est de 2 100 000 000 \$.

Versements pour les frais de santé

M. Rivard: Je comprends la question de l'ancien ministre des Transports qui vous posait cette question, voir si ça a servi à des projets spécifiques ou si c'était tout simplement pour aider la situation financière du Québec qui, à ce moment-là, était très déficitaire. Ça va? Est-ce que je peux continuer? Est-ce que ça va, M. le Président, pour continuer?

M. le Président, je me réfère au rapport du Vérificateur général du Québec pour les contributions au fonds consolidé du Québec, pour les coûts de services de santé pour les accidentés. Alors, en 1995, c'est indiqué que vous avez versé 2 000 000 \$ de trop à titre de remboursement et, qui plus est, c'est qu'en 1996, lorsque vous avez fait vos prévisions, vous êtes partis du montant de 2 000 000 \$ de plus, plus l'indexation. Est-ce qu'on peut dire qu'aujourd'hui vous vous conformez aux exigences de la Loi sur l'assurance automobile et que vous contribuez selon la loi, et non pas plus qu'avant, puisque vous devez le faire?

M. Gagnon (Jean-Yves): Écoutez, en 1995, lorsque le ministère des Finances et le ministère de la Santé nous ont envoyé leur facture pour les frais de santé de l'année 1995, ils nous ont réclamé 92 000 000 \$. À ce moment-là, évidemment, nous, on a refusé le 92 000 000 \$ et on a entrepris une négociation assez serrée avec les Finances et la Santé, pour en venir à la conclusion que le montant de 84 000 000 \$ nous apparaissait justifié dans les circonstances. Après avoir calculé — il y a toute une formule assez complexe de calcul qui permet de faire ce calcul-là — on en est venus à la conclusion que la demande du ministère des Finances, qui était de 92 000 000 \$, pouvait être ramenée à 84 000 000 \$ et, effectivement, on a décidé de payer 84 000 000 \$, ce qui, selon nous, correspond au coût réel encouru par nos victimes de cette année-là.

Le Vérificateur général nous a fait part du fait que, selon lui, il s'agissait d'un montant de 2 000 000 \$ de trop, parce que, en se basant sur la dernière loi qui avait été adoptée à cet effet-là et en l'indexant, on arrivait plutôt à 82 000 000 \$ et non pas à 84 000 000 \$. On a accepté la remarque du Vérificateur général en lui disant que, effectivement, il avait raison de nous faire cette remarque, mais, par contre, nous, on avait jugé que la demande du ministère de la Santé nous apparaissait correspondre au coût réel qu'on doit payer. Alors, c'est la raison pour laquelle on a payé 2 000 000 \$ de plus que ce qui était prévu par la simple indexation de la loi.

Au moment où on se parle, on a mis sur pied un comité conjoint avec le ministère de la Santé et le ministère des Finances qui est à revoir toute la formule de calcul pour en arriver à un nouveau chiffre, le plus rapidement possible, on l'espère, pour déterminer quel montant on devrait verser à chaque année pour les frais de santé. Alors,

c'est une remarque du Vérificateur général que l'on accepte, mais, quant à nous, les chiffres qui nous ont été fournis par le ministère de la Santé nous apparaissent justifiés et on a accepté de les payer.

M. Rivard: Ce qui veut dire que, pour l'avenir, avec votre comité, vous allez tomber d'accord sur une formule qui va éviter que des choses de même se reproduisent. Merci.

M. Gagnon (Jean-Yves): Exactement.

M. Désilets: Sur le même point, ça va vouloir dire qu'il va falloir un règlement pour réajuster les données?

M. Gagnon (Jean-Yves): Il va falloir probablement soit un règlement, soit une loi pour préciser le montant. Le gouvernement aura à décider s'il le fait par loi ou par règlement, mais il faudra à nouveau qu'il y ait une décision gouvernementale pour fixer le montant et, par la suite, une formule d'indexation ou quelque chose de semblable pour l'avenir.

M. Désilets: O.K.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Notre-Dame-de-Grâce.

M. Copeman: Sur le même sujet, M. le Président, je demeure un peu perplexe.

Une voix: Ça lui arrive souvent?

M. Copeman: Oui, ça m'arrive, ça m'arrive. S'il n'y a pas de députés qui admettent qu'ils demeurent perplexes, c'est qu'ils ne disent pas toute la vérité. La Loi sur l'assurance automobile vous engage à verser quoi au fonds consolidé pour les soins de santé? Parce que là vous parlez du coût réel, mais qu'est-ce que la loi indique que vous devriez faire?

M. Gagnon (Jean-Yves): Une application stricte de la loi — je pense que le Vérificateur général, là-dessus, a raison — nous aurait demandé 82 000 000 \$, par exemple, en 1995, alors qu'en fait on a versé 84 000 000 \$, tout en étant bien conscients que ça dépassait la façon prévue dans la loi pour indexer ce montant-là. Mais on l'a reconnu et surtout on a négocié de façon très serrée avec le ministère des Finances et le ministère de la Santé, parce qu'ils nous réclamaient, eux, 92 000 000 \$. Ils insistaient beaucoup pour avoir 92 000 000 \$. Finalement, en négociant, on en est venus à 84 000 000 \$ et on a reconnu que ça correspondait au montant réel qu'on devait payer.

M. Copeman: Oui, mais, M. le Président, je regrette, je veux bien que le ministère des Finances réclamait une autre somme. Là vous injectez la notion des coûts réels. Est-ce que la loi vous demande de payer les coûts réels ou est-ce que la loi vous demande de payer

2 000 000 \$ de moins, tel que proposé par le Vérificateur général? À ma connaissance, ça ne revient pas à la SAAQ nécessairement de négocier en dehors du cadre légal auquel vous êtes assujettis.

M. Gagnon (Jean-Yves): La loi nous dit qu'on doit payer les coûts réels. Mais il y avait eu une loi — si je me souviens bien, c'est en 1988, je pense — qui avait prévu un montant. Il y a un montant qui avait été prévu et la loi disait que ce montant-là était indexé, par la suite, d'année en année, à moins qu'il n'y ait d'autres changements. Alors, on a indexé le montant d'année en année jusqu'à 1995 et, en 1995, le ministère de la Santé et le ministère des Finances nous ont dit: Ça ne correspond plus au coût réel, alors que la loi, elle, dit qu'on doit payer le coût réel. Ils nous ont dit: Ça ne correspond plus au coût réel, et ils nous ont réclamé 92 000 000 \$. Alors, en négociant avec eux, on en est venus à la conclusion que 84 000 000 \$ nous apparaissait comme étant le coût réel. Alors, c'est la décision qui a été prise par la Société et son conseil d'administration à ce moment-là et le Vérificateur général en a été informé, effectivement.

M. Copeman: Si on veut changer soit le calcul de la formule ou changer la notion de ce qu'est le coût réel, est-ce que la Société ne devrait pas plutôt attendre un changement dans le cadre législatif pour le faire?

M. Gagnon (Jean-Yves): On espère qu'un tel changement va venir le plus tôt possible. C'est la raison pour laquelle, dès 1995, on a avisé le ministère de la Santé qu'on voulait s'asseoir avec eux pour revoir toute la formule de calcul. Malheureusement, il y a eu des délais assez considérables dans la réaction du ministère de la Santé. En particulier, pour calculer le coût réel, il faut qu'on ait accès aux données du ministère de la Santé sur les soins qui ont été donnés à nos accidentés. Pendant un an, la Commission d'accès à l'information nous a refusé l'accès à ces données-là. C'est nous autres qui payons et la Commission d'accès à l'information nous disait: C'est des données confidentielles, vous n'y avez pas accès. On a fini par avoir gain de cause devant la Commission d'accès en leur disant: Écoutez, on veut savoir c'est quoi, le montant réel qu'on doit payer; pour ça, il faut avoir accès aux données; donnez-nous accès aux données, puis après ça on va pouvoir calculer le montant réel. Au bout d'un an, on a réussi à avoir la permission. Ça, ça remonte juste à cet été, l'été 1997, on a eu la permission d'avoir accès aux données. C'est pour ça que le comité maintenant travaille très activement à déterminer un nouveau montant qui pourrait être inférieur ou supérieur aux 84 000 000 \$, on ne le sait pas. Ça va dépendre des calculs qui vont être faits.

• (15 h 10) •

M. Copeman: Mais il me semblait, M. le président-directeur général, que, en l'absence des changements législatifs, la SAAQ devrait se conformer à la Loi sur l'assurance automobile telle qu'on la connaît présentement. Je veux bien que le ministère des Finances ait demandé quoi

que ce soit, je veux bien que la SAAQ ait réussi à négocier quoi que ce soit avec le ministère des Finances, mais, si la Loi sur l'assurance automobile exige une contribution de 82 200 000 \$, ça m'échappe encore pourquoi vous vous sentez l'obligation de verser 2 000 000 \$ de plus en dehors du cadre... Je comprends que le coût réel... Mais, si ce n'est pas ça que la loi dit, en attendant un changement dans la loi, il me semble qu'on devrait se conformer à ce qui existe présentement. Si, à chaque fois qu'on a anticipé des changements, puis des organismes d'État ont été permis d'agir en dehors du cadre légal en attendant un changement, on serait...

M. Gagnon (Jean-Yves): Lorsque la Société a pris la décision de payer le 84 000 000 \$, on était bien conscients de ce que vous mentionnez. Mais, comme à chaque année les montants payés avaient toujours fait l'objet d'entente avec le ministère des Finances, avec le ministère de la Santé, on s'était toujours entendus sur le montant. Cette année-là, on s'est dit: C'est vrai que c'est 2 000 000 \$ de plus, mais ça nous apparaît justifié, ça nous apparaît correspondre au montant réel. Et, comme la loi dit, elle, de son côté — il y a une espèce de contradiction — qu'il faut payer le montant réel et puis, par simple indexation, on arrivait à 82 000 000 \$, à ce moment-là on s'est dit: Qu'est-ce que qu'on fait? Alors, on a décidé, consciemment, effectivement, de payer 84 000 000 \$ qui nous apparaissait correspondre au montant réel. Le Vérificateur général nous a fait une remarque; on en a fait part à notre conseil d'administration. Notre conseil d'administration a décidé de maintenir la décision parce que ça nous apparaissait correspondre au montant réel.

Écoutez, je ne peux pas en dire plus, c'est la décision qui a été prise. Et je pense que, dans les circonstances, c'était une décision qui se justifiait très bien et qui fait qu'on a pu régler à 8 000 000 \$ de moins que le ministère des Finances nous demandait.

M. Copeman: M. le Président, je ne veux pas éterniser le débat, mais j'ai encore de grosses réserves quand la société d'État n'agit... pas en dehors, nécessairement, mais un peu en dehors de son cadre législatif, tel que prévu par la Loi sur l'assurance automobile. S'il y a un changement à faire dans le calcul, que le gouvernement le fasse et qu'on demande à la Société de se conformer. Moi, je trouve ça douteux comme pratique de vouloir verser plus par entente basée sur le coût réel quand la loi dit autre chose. Si c'est la pratique de la Société, bien, qu'elle en accepte la responsabilité.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Limoilou.

M. Rivard: Contrairement à mon collègue, je pense que les explications que le président a fournies me satisfont. Le ministère de la Santé réclamait une somme supérieure puis il voulait avoir des documents; il a réussi à les avoir par la Commission d'accès à l'information, et il y a un

comité qui a été mis sur pied pour que les deux parties s'entendent. Moi, je sais qu'on ne peut pas réécrire l'histoire, mais les explications qu'on me donne, moi, je les trouve suffisantes. Je respecte que vous ne soyez pas d'accord, mais je suis surpris.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Je pense que, dans le cas de la différence entre les deux collègues, c'est une affaire de principe. On a déjà établi que c'était censé être ce montant-là indexé de tant et qu'on ne changerait pas les barèmes sans passer par la procédure normale. Donc, pourquoi payer un autre ministère? Je pense que c'est ça, c'est le principe qui est en ligne de compte.

Toutefois, ceci étant dit, tantôt, M. Breton, c'est de mémoire que vous avez donné les montants, les ponctions qui ont été faites? De mémoire?

M. Breton (Guy): Oui.

M. Middlemiss: O.K. Est-ce qu'on pourrait les avoir, disons, année par année, toutes celles qui ont été faites? Pas aujourd'hui, là, les membres de la commission... Depuis le début, à partir de 1978, s'il y a des ponctions qui ont été faites?

M. Rivard: O.K. Depuis l'histoire... O.K., depuis le début. Oui.

M. Middlemiss: On veut depuis l'histoire: Quelles sont les ponctions qui ont été faites? À quel moment? Et quels sont les montants?

M. Gagnon (Jean-Yves): On va vous donner l'information, il n'y a pas de problème. C'est de l'information publique.

Le Président (M. Lachance): M. Bédard.

M. Bédard (Gilles): J'ai quelques informations là-dessus, peut-être pas tout à fait complètes mais assez détaillées. En 1995, il y a eu 346 000 000 \$ qui a été versé; en 1994, il y a eu 762 000 000 \$ qui a été versé; en 1993, il y a eu 380 000 000 \$ qui a été versé; de 1986 à 1992, il y a eu 612 500 000 \$ qui a été versé.

M. Rivard: Il n'y en avait pas avant?

M. Bédard (Gilles): Il n'y en avait pas avant.

M. Rivard: Ce que je voudrais... sur ça, parce que je pense que le Vérificateur général du Québec est très au courant, la ponction de 1995 avait été décidée en 1994?

M. Bédard (Gilles): C'est exact.

M. Rivard: Et avant le 12 septembre 1994?

M. Bédard (Gilles): Là vous êtes trop précis pour moi, monsieur.

M. Rivard: Mais c'est important.

M. Bédard (Gilles): Oui. Il faudrait peut-être le voir. Je n'ai pas le détail. On peut le regarder.

M. Rivard: Merci. Écoutez, encore une fois, je ne veux pas refaire l'histoire, puis je comprends ce que l'ancien gouvernement a fait. Il avait des problèmes financiers pour boucler le budget, puis ils ont décidé de prendre une ponction. Aujourd'hui, il y a eu des engagements fermes qui ont été pris de ne plus le faire. Je veux quand même que... S'ils ont dit qu'il y a eu une ponction en 1995, je voudrais m'assurer que cette ponction-là a été décidée avant le 12 septembre 1994. Mais, encore une fois, on ne réécrit pas l'histoire, là. C'est fait, c'est réglé.

M. Middlemiss: C'est pour ça qu'on demande qu'on nous les donne. On verra après.

M. Rivard: Ça va. C'est comme j'ai dit tantôt, l'ancien ministre des Transports avait ses raisons de prendre les surplus pour améliorer une partie du réseau. Mais je pense que, pour les besoins... Parce qu'on se souvient du débat. Il y a même un médecin de la région de Québec qui est allé jusqu'en Cour suprême pour contester les gestes du gouvernement, puis la Cour suprême n'a pas voulu entendre la cause. Et le gouvernement a pris des engagements fermes. Je suis persuadé que, s'il y a un changement de gouvernement un jour, ça va être respecté également. C'est que les surplus de la Société appartiennent aux assurés et non pas au fonds consolidé.

M. Gagnon (Jean-Yves): J'ai ici les chiffres qui correspondent exactement aux mêmes chiffres. Ça a été, en 1987, 200 000 000 \$; en 1990, 625 000 000 \$; en 1992, 275 000 000 \$; et en 1993, 1 000 000 000 \$ payable sur deux ans.

M. Rivard: Puis il n'y en a pas eu par après.

M. Gagnon (Jean-Yves): Ça, ça a été le dernier.

Le Président (M. Lachance): Très bien. Est-ce qu'il y a d'autres interventions? Oui, Mme la députée de Deux-Montagnes.

Prévision des dépenses

Mme Robert: Oui, j'aurais une toute petite question. Je reviens au tableau de la page 15, là, qui... Enfin, je comprends très bien le tableau qui nous fait voir que la société d'État peut quand même, à cause du non-profit, donner une baisse de prime. Mais, quand vous parlez du 555 800 000 \$ de primes et que les dépenses accidents et différents mandats sont 861 900 000 \$, ça, c'est toutes les dépenses?

M. Gagnon (Jean-Yves): Effectivement.

Mme Robert: Quand vous parlez des dépenses d'accidents, c'est tous les versements que vous faites? Au complet, là? C'est-à-dire même ceux à qui vous versez depuis trois ans, quatre ans, etc.?

M. Gagnon (Jean-Yves): Non. On parle des dépenses de l'année. Je pense que c'est très...

Mme Robert: Les nouveaux accidentés. C'est seulement les nouveaux qui sont là.

M. Gagnon (Jean-Yves): C'est ça. Les dépenses de l'année. Les revenus de l'année par rapport aux dépenses de l'année. C'est ce qu'on a essayé d'illustrer.

Mme Robert: Alors, les dépenses des autres, c'est-à-dire ceux qui sont dans les petits carrés jaunes, les années antérieures, sont dans les prévisions des années antérieures, mais elles ne rentrent pas dans les dépenses? C'est de l'argent que vous versez durant l'année, ça, quand même.

M. Gagnon (Jean-Yves): C'est qu'il y a toujours des dépenses qui sont versées à chaque année pour les accidentés de l'année et pour les accidentés des années passées. Là on a essayé, ici, d'illustrer, pour une année donnée, le montant qu'on reçoit et le montant qu'on dépense, pour vous montrer à quel point il y a une différence entre les deux, pour montrer que les primes de l'année sont insuffisantes pour couvrir les dépenses de l'année. C'est tout ce qu'on a voulu illustrer.

• (15 h 20) •

On voulait se comparer, à ce moment-là, surtout avec une compagnie d'assurances privée qui n'aurait pas pu agir de cette façon-là. Si on avait été une compagnie privée, il aurait fallu charger le coût réel. Quand vous payez vos primes d'assurance auto sur la ferraille, comme vous le savez, votre compagnie va dire: Cette année, on a fait des pertes; on augmente les primes. Nous autres, heureusement, grâce à notre gestion prudente, on n'est pas obligés de faire ça. C'est depuis de nombreuses années qu'on n'augmente pas les primes. En plus, évidemment, parce qu'on ne verse pas de dividendes, on ne verse pas de bonus non plus à nos dirigeants comme ça se ferait dans l'entreprise privée.

Mme Robert: Donc, les dépenses encourues par les... autres que les accidentés de l'année se chiffraient à combien à ce moment-là?

M. Gagnon (Jean-Yves): Vas-y donc, Martin.

M. Breton (Martin): Martin Breton. En fait, ce que M. Gagnon vient d'expliquer, c'est que, pour le passif actuariel, le capital et les intérêts paient pour les accidentés du passé. Puis, là-dessus, pour les accidentés de 1978 à 1995, par exemple, l'année dernière, on a déboursé 405 000 000 \$ en indemnités de toutes sortes. O.K.? Mais,

quand on dit que ça nous a coûté 861 000 000 \$ pour l'année 1996, c'est ceux qui ont eu un accident en 1996. On peut vous ramener au graphique de la page 11... Excusez, page 13. Je m'excuse. La page 13, ce qu'il y a de... le bâtonnet rouge et jaune, c'est ce que ça a coûté en indemnités. À ça, on rajoute le coût des autres mandats, c'est-à-dire la sécurité routière, le contrôle du transport routier, etc., pour obtenir notre total de 861 000 000 \$.

Mme Robert: Page 13.

M. Gagnon (Jean-Yves): Oui. Les colonnes rouges et jaunes, là. Le rouge, c'est ce qu'on a versé; le jaune, c'est ce qu'on a mis en réserve pour chaque année.

Mme Robert: Vous arrivez à la même chose, 861 000 000 \$?

M. Gagnon (Jean-Yves): Oui.

Mme Robert: Pour cette année seulement?

M. Gagnon (Jean-Yves): C'est ça, pour 1996, si on ajoute tous les mandats de la Société. C'est nos dépenses réelles par rapport à nos revenus réels.

Mme Robert: Pour les accidentés de l'année. Donc, il n'existe pas de tableau où on a toutes les dépenses qui sont versées pour les anciens, les choses qui...

M. Gagnon (Jean-Yves): Le budget de dépenses total de la Société, lui, il se situe à, à peu près, 1 000 000 000 \$, en 1996. 964 000 000 \$. Ça, ça comprend toutes les dépenses de l'année, c'est-à-dire les dépenses pour les accidentés de l'année, les dépenses pour les accidentés des années passées, les autres mandats de la Société que l'assurance, c'est-à-dire permis de conduire, immatriculation, sécurité routière. Tout ça, ça a été 964 000 000 \$ en 1996.

Mme Robert: O.K.

Le Président (M. Lachance): M. Bédard pourrait peut-être nous donner des précisions par rapport aux états financiers.

M. Bédard (Gilles): Tout ce que j'ai dit, pour le bénéfice de madame, pour qu'elle puisse se retrouver, à la page 50 du rapport annuel, on présente l'état financier et on vient donner le détail de ces chiffres-là qui vous sont expliqués présentement. On parle du 861 000 000 \$ de l'année courante, mais, en même temps, vous pourrez avoir un portrait global, puisqu'on vient faire référence au 964 000 000 \$. Alors, cet état-là vous donne le portrait global de la Société, l'année courante et les années antérieures.

Le Président (M. Lachance): Ça va? M. le député de Pontiac.

Déficit anticipé

M. Middlemiss: Oui. M. Gagnon, vous avez indiqué tantôt que vous prévoyiez un déficit pour l'année 1997. Quel est le montant de ce déficit-là?

M. Gagnon (Jean-Yves): On prévoyait un déficit de l'ordre de à peu près une trentaine de millions, quand on a fait notre budget, au début de l'année, étant donné, comme je vous dis, la baisse de primes. Maintenant, tout va dépendre des revenus de placements de la Caisse de dépôt. Si les revenus de placements sont aussi bons que ce qu'ils ont été jusqu'à date, comme je vous l'ai dit, on n'aura pas de déficit, heureusement.

M. Middlemiss: Dans l'éventualité d'un déficit, de quelle façon vous allez le combler? Est-ce que ça voudrait dire augmentation?

M. Gagnon (Jean-Yves): Non, parce que je vous ai expliqué qu'on a actuellement une réserve de stabilisation qui est suffisante pour absorber ce déficit-là et que ce déficit-là est anticipé. Il a été prévu. Le 112 000 000 \$ qu'on donne sous forme de rabais, cet argent-là, on l'a actuellement dans notre réserve de stabilisation. Alors, ce qui va arriver, c'est qu'on va réduire le 112 000 000 \$ en fin d'année. Simplement, on va avoir moins d'argent dans la réserve de stabilisation, comme prévu. Simplement donner suite à nos prévisions.

M. Middlemiss: Est-ce que vous avez déjà décidé, présentement, quel devrait être le quantum de votre réserve de stabilisation, sans la dépenser? En d'autres mots, vous avez établi un montant. Est-ce que c'est ça ou ça peut fluctuer?

M. Gagnon (Jean-Yves): On s'est fixé un montant maximum de réserve. Comme je vous ai dit, on l'a divisée en deux, la réserve. La provision pour fluctuation du taux de rendement réel ne peut pas dépasser, elle, 10 % du passif, alors que la réserve de stabilisation, elle, ne peut pas dépasser 6 % du passif. C'est les montants maximums qu'on a fixés. Si ça dépasse ça, on le verse aux assurés. C'est la politique de la Société.

M. Middlemiss: Quel scénario vous forcerait à augmenter les primes, disons, dans un avenir...

M. Gagnon (Jean-Yves): Il y aurait différents scénarios, évidemment: détérioration du bilan routier importante, inflation... Si l'inflation, en 1998 par exemple, plutôt que de 2 % était de 5 %, d'un coup, ça vient de nous coûter 120 000 000 de plus. Si ça se produisait, il faudrait peut-être songer à augmenter les primes. Ou encore, si la Caisse de dépôt, au lieu de nous donner le taux de rendement réel qu'on a estimé qui est de 3,25 %, s'ils nous donnaient 1 %, bien là on perdrait encore 100 000 000. Alors, c'est des choses qui pourraient amener des

augmentations de primes. Mais comme, dans nos prévisions actuelles, on ne prévoit aucune de ces trois éventualités-là, on ne prévoit pas encore pour au moins... en tout cas, pour au moins une couple d'années encore, ne pas augmenter les primes. On pense être bon encore pour au moins une couple d'années.

M. Middlemiss: Donc, en d'autres mots, c'est les revenus de placements qui vont...

M. Gagnon (Jean-Yves): L'inflation ou le bilan routier.

M. Middlemiss: L'inflation ou le bilan routier. Vous n'avez pas de contrôle sur l'inflation?

M. Gagnon (Jean-Yves): Non.

M. Middlemiss: La seule chose que vous avez... le bilan routier, par l'entretien du réseau, par des campagnes de publicité sur la vitesse ou l'alcool au volant, et ainsi de suite...

M. Gagnon (Jean-Yves): Mais, évidemment, comme vous le voyez, de façon très tragique, l'accident qu'on a eu avant-hier vient donner un dur coup à notre bilan routier de 1997. Ça arrive, des accidents.

M. Middlemiss: Oui, ça donne un «peak» à un moment donné. Mais, de façon générale, je pense que le bilan routier...

M. Gagnon (Jean-Yves): La tendance est à la baisse.

M. Middlemiss: Oui, elle est à la baisse de façon générale depuis quelques années.

M. Gagnon (Jean-Yves): Oui.

M. Middlemiss: Donc, à ce moment-là, c'est juste une petite coche malheureuse qui se présente dans le bilan à date.

M. Gagnon (Jean-Yves): Effectivement.

M. Middlemiss: Et donc, s'il n'y a pas d'inflation et que notre bilan demeure, on ne voit aucune augmentation pour un bon bout de temps.

M. Gagnon (Jean-Yves): Nous autres, on se dit, à la Société, pour au moins un autre deux ans. Mais, écoutez, si la Caisse de dépôt, encore une fois, nous donne un rendement exceptionnel comme elle nous donne depuis le début de l'année, peut-être même que ça va être trois ans. On ne le sait pas, c'est imprévisible.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Maskinongé.

Implication de visiteurs dans des accidents

M. Désilets: Merci, M. le Président. J'aimerais savoir quel est le comportement des assureurs de ceux qui nous visitent puis qui ont des accidents ici? Est-ce qu'ils vous remboursent? Est-ce que vous êtes obligés de prendre des avocats pour nos visiteurs?

M. Gagnon (Jean-Yves): Les étrangers qui ont des accidents au Québec?

M. Désilets: Les étrangers qui viennent ici puis qui ont des...

M. Gagnon (Jean-Yves): Bien, en général, on n'a pas de difficulté à se faire payer parce que ce sont des gens qui sont assurés avec une compagnie d'assurances. Le fait accidentel est bien connu, les frais qu'on leur charge sont justifiés. En général, on n'a pas de difficulté à se faire payer par les assureurs privés en question. Et ça marche dans les deux sens. S'il y a des Québécois qui ont des accidents à l'étranger et que les gens reçoivent des soins à l'étranger, nous, on les rembourse. Alors, comme il y a des ententes dans les deux sens, en général, ça va très bien.

M. Désilets: Il n'y en a pas qui ne sont pas assurés?

M. Gagnon (Jean-Yves): Bien, ça peut arriver à l'occasion qu'il y ait des gens qui ne soient pas assurés, évidemment. À ce moment-là, qu'est-ce qu'on fait? À ma connaissance, je n'ai pas de cas précis où on aurait eu des gens non assurés, parce que les touristes, en général, prennent tous des assurances, comme vous le savez. Mais c'est de choses qui pourraient arriver théoriquement et peut-être qu'on pourrait, à ce moment-là, avoir des pertes. Mais ça n'a sûrement pas été un phénomène répandu depuis le début de la Société. On ne s'en est pas tellement préoccupés parce que ce n'est à peu près jamais arrivé. Probablement jamais, d'ailleurs.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Jeanne-Mance.

Frais de services ambulanciers

M. Bissonnet: Lorsque vous avez fait votre exposé, tantôt, vous avez mentionné que vous payiez 47 000 000 de frais d'ambulance. De toute façon, vous devriez n'en payer que 12 000 000 \$. Pouvez-vous m'expliquer ce qui se passe là? Le 35 000 000 \$, il est dû à quoi là-dedans?

M. Gagnon (Jean-Yves): Bien, écoutez, monsieur, je suis bien content que me posiez la question...

M. Bissonnet: Parce que vous avez dit ça. Ça m'a surpris, moi, là.

● (15 h 30) ●

M. Gagnon (Jean-Yves): Je suis très heureux que vous me posiez la question, parce que c'est un des irritants

qu'a à vivre la Société de l'assurance automobile du Québec depuis 1988. En 1988, le gouvernement a adopté une loi pour forcer la Société de l'assurance automobile à subventionner les services ambulanciers au Québec. Ce que ça donne comme résultat... À ce moment-là, le montant avait été fixé, en 1988, à 35 000 000 \$ de subventions par année. Le montant était indexé annuellement. On est rendu aujourd'hui qu'on paie 47 000 000 \$ pour les frais d'ambulance, alors que, si on appliquait les barèmes du ministère de la Santé, qui calcule qu'un transport ambulancier devrait coûter à peu près 450 \$, on paierait environ 12 000 000 \$ pour les frais ambulanciers. Les frais réels, ce qu'on devrait payer, ce serait à peu près 12 000 000 \$; on en paie 47 000 000 \$ parce que c'est une loi. On applique la loi, on respecte la loi.

M. Bissonnet: Vous subventionnez les...

M. Gagnon (Jean-Yves): On subventionne les transports ambulanciers au Québec, effectivement, depuis bientôt 10 ans.

M. Bissonnet: Ça répond à la question. Alors, c'est tout le monde qui, avec sa contribution... Je me rappelle de cette loi-là.

Le Président (M. Lachance): Dans un tout autre ordre d'idées...

M. Bissonnet: Ce n'est pas un bon souvenir.

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Lachance): En 1988.

Une voix: Ce n'est pas votre meilleure loi.

M. Bissonnet: Mais, dans les caucus, tu es obligé de dire oui quand il y a consensus.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Bissonnet: On va se reprendre la prochaine fois.

Le Président (M. Lachance): Dans un tout autre ordre d'idées, M. Gagnon, vous avez à Québec, ici même, un très bel édifice que vous occupez avec vos fonctionnaires. J'imagine que c'est nécessaire, mais est-ce que l'édifice appartient à la Société, ou s'il appartient à la SIQ, ou à quelqu'un d'autre et que vous payez un logement?

M. Gagnon (Jean-Yves): L'édifice nous appartient à 100 %. Il a été construit par la Société, financé, payé par la Société.

Le Président (M. Lachance): Est-ce qu'il est payé?

M. Gagnon (Jean-Yves): Oui, oui, oui, complètement. Comme vous le savez, c'est un édifice qui est

très moderne, très confortable. C'est un édifice qui correspond parfaitement aux besoins de la Société et qui a permis, je dois le dire, de revitaliser en bonne partie le secteur du Vieux-Québec en bas. Ça a été une décision gouvernementale qui a été prise dans le temps de construire à cet endroit-là, et, finalement, on se rend compte aujourd'hui que ça a permis de revitaliser le secteur, ça et le Palais de justice ensemble. Et je pense que, finalement, pour les 50 prochaines années au moins, on devrait être bien logé.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Pontiac.

Nombre d'accidents hors Québec

M. Middlemiss: Ce n'est peut-être pas dans le bon programme, M. le Président, mais on parle des accidents hors du Québec et on dit qu'il y en a 44 % aux États-Unis et 46 % dans les autres provinces du Canada. Quel est le montant, disons pour l'année 1995, la dernière année que vous avez? Combien d'accidents représente ce 100 % là, le nombre d'accidents?

M. Gagnon (Jean-Yves): On pourrait vous trouver le chiffre; je n'ai malheureusement pas vu de chiffres à cet effet-là. Comme je vous le disais, par exemple, ce matin, tous les Québécois sont assurés, quel que soit l'endroit au monde où ils ont leur accident. Alors, on rembourse les frais encourus un peu partout à travers le monde. Mais je ne sais pas si on a un chiffre.

(Consultation)

M. Gagnon (Jean-Yves): On n'a pas le montant d'argent, là. Ce n'est probablement pas beaucoup de dizaines de millions, mais sûrement quelques millions. On pourrait vous le trouver, par contre.

M. Middlemiss: Non, d'accord, c'est juste par curiosité. Combien d'accidents aux États-Unis, dans les autres provinces du Canada, et ça représente combien comme coûts?

M. Gagnon (Jean-Yves): On va essayer de vous trouver l'information le plus tôt possible.

M. Middlemiss: Et est-ce que notre bilan s'améliore là aussi?

M. Gagnon (Jean-Yves): Je vous avoue que je n'ai pas de chiffres, malheureusement.

M. Middlemiss: Vous n'avez aucun contrôle sur ça?

M. Gagnon (Jean-Yves): Non, effectivement. Je suppose que la plupart des accidents doivent se produire probablement en Floride. C'est là où il y a le plus de Québécois qui se rendent, mais je n'ai pas de chiffres.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que je vous ai bien compris ce matin, M. Gagnon, lorsque vous avez évoqué l'exemple d'un piéton qui se faisait renverser par une voiture? À un moment donné, vous avez fait état de quelqu'un qui pourrait se retrouver à l'étranger. J'ai toujours pensé — probablement à tort, mais vous confirmez ou infirmez mon affirmation — qu'un piéton, par exemple un Québécois qui est à l'étranger, n'était pas couvert par l'assurance automobile du Québec.

M. Gagnon (Jean-Yves): Il l'est. S'il est impliqué dans un accident d'automobile, il est couvert.

Le Président (M. Lachance): Alors, ça, c'est une agréable surprise. Je ne pensais pas que c'était...

Une voix: Pas pour les autres.

M. Gagnon (Jean-Yves): Pour lui, évidemment. Tout Québécois...

M. Rivard: Si vous faites un accident aux États-Unis, c'est la...

Le Président (M. Lachance): Mais là je parle d'un piéton.

M. Gagnon (Jean-Yves): Un Québécois qui serait impliqué dans un accident d'automobile n'importe où au monde, qu'il soit piéton, cycliste, automobiliste, si c'est un accident d'automobile, de la route, le Québécois est couvert n'importe où au monde.

Le Président (M. Lachance): Est-ce qu'il est couvert avec les mêmes avantages que s'il était au Québec?

M. Gagnon (Jean-Yves): Les mêmes avantages, exactement les mêmes avantages. Et je peux vous donner un cas d'un citoyen de Montréal — qui d'ailleurs a créé, par la suite, une fondation pour s'occuper de sécurité routière — un jeune qui a eu un accident dans le sud de la France, il y a quelques années, qui nous a coûté plusieurs millions. On l'a traité là-bas. Il est devenu, pas paraplégique, mais un TCC, un traumatisme crânien très sévère. Il a été soigné pendant plusieurs semaines en France. On l'a rapatrié en avion au Québec; on a continué à le soigner ici. Cette personne-là nous a coûté plusieurs millions, mais c'est tout couvert par le régime d'assurance du Québec.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que vous avez des statistiques sur des choses comme celle-là, en termes de coûts pour la Société?

M. Gagnon (Jean-Yves): C'est la question que M. le député de Pontiac posait. On va essayer de vous trouver l'information; je ne l'ai pas en main.

Le Président (M. Lachance): M. Breton aurait une question, justement. Je pense qu'on peut lui demander de la poser; elle est pertinente. Bienvenue, M. Breton.

M. Breton (Guy): Bonjour. Est-ce qu'une personne qui se serait fait, comme ça, frapper à l'extérieur du pays et dont vous prenez charge parce qu'elle a été frappée par une voiture peut, par ailleurs, poursuivre quand même celui qui l'a frappé puis obtenir l'assurance-responsabilité de cette personne, ou doit-il vous redonner le produit de cette assurance-responsabilité?

M. Gagnon (Jean-Yves): Non. Nous, on couvre en fonction de notre régime. Et, cette personne-là, si l'accident est survenu à l'étranger, évidemment, c'est les lois de l'étranger qui s'appliquent. Et si la personne choisit de poursuivre à l'étranger, sans doute qu'elle peut le faire.

Mais, nous, évidemment, oui, comme le dit M. Breton, on va récupérer tout ce qu'on a payé, à ce moment-là, à l'étranger, si la personne récupère deux fois, autrement dit.

M. Breton (Guy): Donc, elle doit vous rembourser ce qu'elle récupère.

M. Gagnon (Jean-Yves): C'est les lois de l'étranger qui s'appliquent, évidemment.

Une voix: Il faut que vous le sachiez.

M. Gagnon (Jean-Yves): Ah! bien oui. Mais...

Le Président (M. Lachance): M. le député de Jeanne-Mance.

M. Bissonnet: C'est sur la même question. Vous savez qu'au niveau de l'assurance-maladie, pour tous ceux qui vont dans le Sud, les montants ont été réduits. Mais lorsqu'un Québécois qui est assuré ici et qui a un accident d'automobile n'importe où aux États-Unis, vous payez les montants, même s'ils sont très coûteux aux États-Unis, vous payez les montants de toutes les factures.

M. Gagnon (Jean-Yves): On paye les montants équivalant à ceux de la Régie de l'assurance-maladie.

M. Bissonnet: Ah! Ce n'est pas pareil, là. Vous ne payez pas...

M. Gagnon (Jean-Yves): Parce que, comme on couvre nos frais de santé...

M. Bissonnet: Disons que si, moi, j'ai un accident aux États-Unis et puis je suis 12 jours à l'hôpital, O.K., j'ai une assurance voyage sûrement — de toute façon en étant ici j'en ai une — mais, par contre, vous ne payez pas la facture totale, vous payez l'équivalent...

M. Gagnon (Jean-Yves): ...de ce que payerait l'assurance-maladie, parce qu'on rembourse...

M. Bissonnet: ...avec les nouveaux tarifs de l'assurance-maladie à l'extérieur?

M. Gagnon (Jean-Yves): Oui.

M. Bissonnet: Comment c'est arrivé que vous ayez payé des millions en France?

M. Gagnon (Jean-Yves): Bien, parce que quand on paye les frais de traitement, ce n'est pas juste les frais de traitement, il y a tous les autres frais prévus dans le régime d'assurance, les remplacements de revenus, les frais de déplacement — ça on paye le coût réel — les médicaments, on en paye...

Quand je parle des millions, c'est sur plusieurs années, hein. Ce n'est pas tout d'un coup, c'est sur plusieurs années.

M. Bissonnet: O.K. Mais, on se comprend bien, ce sont juste les tarifs...

M. Gagnon (Jean-Yves): Les mêmes tarifs que la Régie de l'assurance-maladie.

M. Bissonnet: ...qui sont payés par l'assurance-maladie pour les Québécois qui sont à l'extérieur.

M. Gagnon (Jean-Yves): C'est ça.

M. Bissonnet: Donc, on ne couvre pas au complet, là, hein?

M. Gagnon (Jean-Yves): On paye l'équivalent de la Régie de l'assurance-maladie.

M. Bissonnet: L'équivalent de la Régie. Mais l'équivalent de la Régie, ce n'est pas beaucoup.

M. Breton (Guy): M. Gagnon, prenons l'hypothèse de quelqu'un qui est hospitalisé et vous remboursez les frais au niveau de la Régie de l'assurance-maladie.

On sait qu'aux États-Unis ça coûte les yeux de la tête. Bon. On nous suggère d'avoir des assurances avant de quitter. Ces assurances pourraient peut-être couvrir une partie, mais, encore une fois, peut-être que ça ne couvrirait pas... Ou supposons que la personne n'a même pas pensé de se prendre une assurance, mais que le responsable de l'accident, là-bas, a une assurance et que, finalement, son assurance paye. Le citoyen pourrait finalement trouver que tous ses frais ont été couverts grâce à l'assurance de l'étranger, plus la partie que vous avez payée. Est-ce que, à ce moment-là, vous allez quand même demander à être remboursé à même cette assurance de l'étranger pour la partie que vous avez payée, ou vous allez prendre seulement le supplément des coûts réels de cette assurance de l'étranger, qui aurait été versé à la personne?

• (15 h 40) •

M. Gagnon (Jean-Yves): La société se fait rembourser des montants qu'elle a déboursés, dans un cas semblable. Exactement les montants qu'on a déboursés à l'étranger. Si la personne n'a pas d'assurance, on va payer l'équivalent de l'assurance-maladie. Si la personne a des

assurances et réussit à obtenir plus que ce qu'on paye, bien, nous, on se fait rembourser notre partie, et la personne garde la différence évidemment.

M. Breton (Guy): D'accord.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Jeanne-Mance.

M. Bissonnet: Au niveau de l'information de la Société à ses assurés, est-ce que — les informations que vous nous dites aujourd'hui, pour la plupart des membres ici, je pense que c'est des choses qu'on ne connaissait pas — est-ce qu'il y a une façon pour la Société d'informer les assurés de leurs droits dans des circonstances semblables lorsqu'ils quittent la province?

M. Gagnon (Jean-Yves): Effectivement, on a différents moyens d'information. Mais je vous disais ce matin que le problème qui se pose, c'est que les gens, tant qu'ils n'ont pas d'accident, semblent plus ou moins intéressés à lire le contenu de leur police d'assurance. On a publié un document qui s'appelle *La police d'assurance de tous les Québécois*, qu'on a distribué à plusieurs dizaines de milliers d'exemplaires. On essaie de le distribuer le plus possible, ce document-là, parce que c'est très précis, ça couvre pas mal toutes les indemnités du régime. Mais si quelqu'un reçoit ça et le met à la poubelle ou le met dans le tiroir, il ne l'a pas lu, on n'y peut pas grand chose, hein! C'est comme une police d'assurance: on ne la lit pas tout le temps.

Mais, nous, on est d'avis, à la Société, qu'on pourrait faire encore plus pour informer nos assurés, et on a entrepris, en 1996, une campagne d'information à cet effet-là qu'on a l'intention de poursuivre parce qu'on s'est donné comme objectif de mieux faire connaître le régime. C'est un de nos objectifs stratégiques cette année: mieux faire connaître le régime d'assurance, parce que, comme vous dites vous-même, il y a plusieurs gens qui ne le connaissent pas, et je pense qu'on aurait intérêt à leur expliquer encore plus qu'on ne l'a fait dans le passé.

M. Bissonnet: Merci.

Le Président (M. Lachance): Dans un cas comme celui-là, M. Gagnon, si quelqu'un découvrirait trois ou quatre ans après qu'il avait droit à un remboursement et qu'il ne l'a pas réclamé, quels sont vos délais d'acceptation de réclamation?

M. Gagnon (Jean-Yves): Bien, c'est ce que je vous disais tout à l'heure, c'est trois ans. Les gens ont trois ans pour faire une demande d'indemnisation.

Le Président (M. Lachance): Il y a prescription après trois ans?

M. Gagnon (Jean-Yves): C'est ça.

Le Président (M. Lachance): Merci. Est-ce qu'il y a d'autres questions? M. le député de Notre-Dame-de-Grâce? Oui.

Réserve de stabilisation (suite)

M. Copeman: Merci, M. le Président. En ce qui concerne la réserve de stabilisation, est-ce que vous pouvez nous décrire l'évolution de cette réserve-là depuis le début? Est-ce que c'est en croissance constante?

M. Gagnon (Jean-Yves): Le critère de stabilisation?

M. Copeman: Oui.

M. Gagnon (Jean-Yves): Oui, on a un tableau qui indique la croissance de la réserve. Ça a varié énormément. Dans les premières années du régime, il y avait très peu d'argent, mais, à un moment donné, il y a eu au-delà de 1 500 000 000 \$ dans la réserve de stabilisation. C'est à ce moment-là que le gouvernement est venu se servir à même la réserve, et c'est à partir de ce moment-là que ça a diminué pour se situer aujourd'hui autour du 300 000 000 \$, dans la réserve de stabilisation comme telle, comme on le disait plus tôt. Pour les prochaines années, on s'attend à une stabilité pas mal constante dans la réserve de stabilisation parce qu'il n'y a aucun facteur prévisible qui nous permettrait de croire qu'elle pourrait fluctuer beaucoup. Mais ça a fluctué beaucoup au cours des années, effectivement: c'est passé de 50 000 000 \$ à 1 500 000 000 \$, ça a redescendu, ça a varié beaucoup.

M. Copeman: O.K. Est-ce que la Société n'a jamais puisé dans la réserve de stabilisation comme telle d'autres montants que des ponctions faites...

M. Gagnon (Jean-Yves): Bien, au cours de la vie de la Société, si je me souviens bien, il y a eu des déficits pendant deux années sur les 20 ans, et, à ce moment-là, pour combler les déficits, la Société a effectivement puisé dans la réserve. C'est arrivé deux fois en 20 ans.

M. Copeman: Et il se situe aux alentours de 300 000 000 \$ aujourd'hui?

M. Gagnon (Jean-Yves): Aujourd'hui, oui.

M. Copeman: Sur quoi est-ce que la Société se base pour maintenir sa réserve de stabilisation à un tel niveau? Là, vous dites qu'il y avait des fluctuations énormes. Est-ce qu'on se base sur des analyses économiques ou autres?

M. Gagnon (Jean-Yves): Ce qu'on essaie de faire, c'est de s'inspirer un peu de ce qui peut se faire dans le secteur privé, ou même à la CSST, ou dans des organisations semblables où on essaie d'avoir des réserves qui nous permettent d'éviter des fluctuations trop grandes au niveau des primes. Nous, on a fixé le maximum de la réserve de stabilisation à 6 % du passif actuariel. On a

3 700 000 000 \$ dans le passif actuariel. Alors 6 % de ça, c'est le maximum. On s'est dit: Si ça dépasse 6 %, il y a trop d'argent, on le verse aux assurés. S'il n'y en a pas assez, s'il y a moins que 6 %, on va laisser la réserve de stabilisation augmenter jusqu'à ce que ça atteigne 6 %. Après ça, on va verser le reste aux assurés. Vous allez peut-être me dire que c'est arbitraire comme chiffre, 6 %. Possiblement, mais ça nous apparaissait justifié; en tenant compte de la grosseur du passif qu'on a, on pense que c'est un montant raisonnable. Écoutez, j'ai les chiffres sur l'évolution de la réserve de stabilisation au cours des années. En 1978, il y avait 59 000 000 \$; ensuite, 34 000 000 \$. Ça a monté graduellement pour atteindre, en 1989 — ça a été le maximum — 1 234 000 000 \$ qu'il y a eu dans la réserve de stabilisation. Ça a baissé en 1990 suite à une ponction, et ça a remonté à 1 114 000 000 \$ en 1991 pour baisser, par la suite, au niveau actuel de 335 000 000 \$.

M. Copeman: Je ne suis pas très bon dans les chiffres. Le 6 % de votre réserve de passif actuariel représente combien? Quel serait le maximum? 220 000 000 \$, c'est ça?

M. Lemieux (Julien): Actuellement, oui.

M. Gagnon (Jean-Yves): Et on a 335 000 000 \$. C'est pour ça qu'on en retourne 112 000 000 \$ aux assurés.

M. Lemieux (Julien): C'est ça.

M. Gagnon (Jean-Yves): C'est pour ça.

M. Copeman: Alors, il ne devrait jamais dépasser 6 %, et à chaque année qu'il dépasse 6 %, vous allez retourner...

M. Gagnon (Jean-Yves): C'est la politique que le conseil d'administration a adoptée récemment. Dans notre politique de financement, on s'est dit: Tout ce qui va dépasser ce montant-là, on va le retourner aux assurés. Mais évidemment, comme vous le savez, c'est le gouvernement qui a le dernier mot dans une telle décision. Alors, ce qui s'est produit ce printemps, c'est que, nous, on a recommandé au gouvernement de retourner 112 000 000 \$, et le gouvernement a accepté. Alors, si le gouvernement avait refusé, bien... Évidemment, c'est lui qui a le dernier mot. Mais, dans le cas présent, le gouvernement a accepté notre recommandation de retourner 112 000 000 \$ aux assurés.

M. Copeman: Et votre réserve de passif actuariel, elle, est destinée à payer — sur une projection, j'imagine — les indemnités déjà encourues pour les années à venir.

M. Gagnon (Jean-Yves): C'est ça. Tous les accidentés du passé pour lesquels il nous reste des montants à verser dans le futur, on a mis de l'argent en banque; ça, c'est notre réserve actuarielle qui est là pour ça.

M. Copeman: O.K. Mais, ça, c'est basé également sur toutes sortes d'études actuarielles, j'imagine...

M. Gagnon (Jean-Yves): Effectivement.

M. Copeman: ...la durée de vie, etc.

M. Gagnon (Jean-Yves): La gravité des blessures, etc., toute une série d'études que nos actuaires font à l'année longue pour maintenir une réserve optimale.

M. Copeman: Est-ce que ces études actuarielles sont vérifiées par qui que ce soit?

M. Gagnon (Jean-Yves): Oui. Annuellement, le Vérificateur général du Québec engage une firme d'actuaire-conseils pour vérifier les études de nos propres actuaires à l'intérieur, chaque année.

M. Copeman: Parce qu'on peut concevoir... On parle énormément d'argent et je suis... en tout cas, au courant de critiques de la Société qui a soutenu, pendant une période de temps, que les réserves de passif actuariel de la Société étaient trop élevées. Mais c'est basé sur beaucoup, beaucoup de variables, j'imagine. Mais, comme vous dites, c'est vérifié sous l'autorité du Vérificateur général du Québec. C'est ça?

M. Gagnon (Jean-Yves): Effectivement. Pendant des années — et je vous l'ai expliqué un peu plus tôt — nos réserves actuarielles étaient trop élevées, jusqu'en 1992. Et, en 1992, on a fait une correction à la baisse de 600 000 000 \$. On a retiré 600 000 000 \$ de nos réserves actuarielles parce qu'elles étaient trop élevées. Mais, depuis 1992, si vous regardez l'évolution de notre réserve, vous allez voir que ça suit une tendance normale — et je pense que le Vérificateur général le reconnaît — nos réserves actuarielles sont évaluées actuellement de façon tout à fait réaliste. Tous les actuaires en sont venus à cette conclusion-là, et on ne pense pas avoir d'autres corrections comme on a eu en 1992; 600 000 000 \$ d'un coup, on ne pense plus en avoir, de ça, à l'avenir.

• (15 h 50) •

M. Copeman: C'est peut-être ce bout de phrase là qui est intéressant. Je faisais partie de la commission parlementaire qui a fait l'étude sur le livre vert sur la Régie des rentes du Québec qui a très clairement indiqué que les études actuarielles effectuées il y a 15 ans ne se sont pas tout à fait avérées exactes, ce qui est normal. Il y a des fluctuations importantes et énormément de variables pour lesquelles une étude actuarielle ne peut pas vraiment avoir le portrait exact. Mais dans la limite où les études actuarielles sont exactes, votre passif actuariel est solide, n'est pas en surplus.

M. Gagnon (Jean-Yves): Effectivement, c'est la conclusion à laquelle on est venus nos actuaires, les actuaires-conseils du Vérificateur. Et comme on s'ajuste maintenant de façon beaucoup plus rapide à toutes les

fluctuations, chaque année on s'ajuste aux fluctuations, bien on ne pense pas qu'on pourra connaître des surplus dans la réserve actuarielle comme on a connus dans le passé.

M. Copeman: Merci.

Le Président (M. Lachance): Merci. M. le député de Pontiac.

État et planification des systèmes informatiques

M. Middlemiss: Les activités de la Société sont très informatisées. Est-ce que la Société s'est donné un plan d'action afin de conserver ses acquis en informatique et pour continuer à améliorer sa performance? Est-ce que vous avez des plans spécifiques sur ça?

M. Gagnon (Jean-Yves): Oui, tout à fait. On a des plans très, très serrés qui nous permettent de maintenir nos actifs en informatique à jour et de les ajuster au fur et à mesure des besoins. On s'est donné un plan triennal d'immobilisation en termes d'informatique pour être sûrs que nos systèmes ne vieillissent pas trop, que nos systèmes soient tenus à jour tout le temps, et c'est un plan qui est suivi de façon très, très rigoureuse. Parce que, comme vous le dites, à la Société, s'il n'y avait pas d'informatique, on ne pourrait pas fonctionner. Tout est informatisé à la Société de l'assurance automobile du Québec.

D'ailleurs, quand vous vous présentez dans un de nos centres de service, par exemple pour avoir votre nouveau permis de conduire avec photo, vous avez dû constater qu'il y a effectivement des systèmes informatiques très sophistiqués, puisqu'on prend des photos informatisées, qu'on vous remet immédiatement votre permis de conduire avec photo, qu'on transmet toute l'information par informatique à la Régie de l'assurance-maladie qui, elle, vous envoie, en dedans d'une semaine, votre nouvelle carte d'assurance-maladie. Tout ça, c'est informatisé. Tous nos systèmes, à la Société, sont disponibles à nos 45 centres de service, et 119 mandataires à travers le Québec, sont «on-line» à journée longue; tout est informatisé. Alors, dans des circonstances comme ça, comme on possède aussi des banques de données extrêmement importantes, c'est très important de tenir nos actifs informatiques à jour et de s'ajuster au fur et à mesure des besoins.

Je peux vous donner, par exemple, quelque chose de très, très récent qui s'est produit en fin de semaine, la fin de semaine dernière. On a procédé au changement de nos ordinateurs centraux qui avaient atteint huit ans d'âge et qui étaient rendus totalement incapables d'en prendre plus. Alors, on a changé en dedans de trois jours nos ordinateurs centraux, et ça s'est fait de façon automatique. Il n'y a personne qui a pu en voir les conséquences, parce que, dès mardi matin, cette semaine, tout était fonctionnel. Alors, on a un service d'informatique, je pense, des gens très compétents à la Société, à nos services informatiques qui maintiennent à jour tous nos actifs. On en est fiers, d'ailleurs.

M. Middlemiss: Donc, ces changements-là, toutefois, sont prévus pour le passage à l'an 2000, aussi, ou est-ce que ça va être obligé d'être changé?

M. Gagnon (Jean-Yves): Encore une fois, je suis bien content que vous posiez la question, parce que, dans tout le gouvernement du Québec au grand complet, c'est la Société de l'assurance automobile du Québec qui a été la première à modifier ses systèmes pour tenir compte de l'an 2000. On a été les précurseurs, et le Conseil du trésor, par la suite, s'est inspiré de ce qu'on a fait; ils sont venus chez nous pour prendre toutes les recettes qu'on avait inventées pour faire le changement et ils les ont ensuite diffusées à travers le gouvernement dans son ensemble. On a été les premiers à donner les contrats, on va probablement être les premiers à terminer les travaux; je pense qu'on a été vraiment les précurseurs dans ce domaine-là et, nous, pour l'an 2000, on va être fin prêts, probablement un an d'avance.

M. Middlemiss: À quel moment ces décisions-là ont été prises?

M. Gagnon (Jean-Yves): Il y a à peu près un an, maintenant.

M. Middlemiss: Donc, vous avez un système informatique pour l'immatriculation. Est-ce qu'il y a un système séparé pour le contrôle routier, et ainsi de suite? Parce que, la raison pour laquelle je vous pose ça, c'est que, dans le rapport du Vérificateur, on disait qu'il y avait un problème entre les inspections qui se faisaient dans les garages et le rapport de l'inspecteur sur la route. Est-ce que vous avez un système informatisé pour couvrir cette partie-là de vos opérations?

M. Gagnon (Jean-Yves): On est en train de développer un système très complet pour tout ce qui concerne le contrôle routier. Au moment où on a hérité de ce mandat-là — c'est en 1991, ça ne fait quand même pas tellement longtemps — il n'y avait aucun système informatique dans le contrôle routier au Québec, quand le gouvernement nous a transféré le mandat. Et, d'ici un an, on aura informatisé au complet toutes nos opérations, ce qui va permettre à nos contrôleurs routiers d'être énormément plus efficaces au niveau de la route comme au niveau des postes de contrôle. Ils vont avoir toutes les informations à portée de la main, et ils vont pouvoir émettre des constats d'infraction, par exemple, informatisés, faire le lien. On va avoir des dossiers complets sur tous les transporteurs au Québec, des dossiers très détaillés. Il y a à peu près les deux tiers du plan d'informatisation qui est déjà complété au moment où on se parle, mais d'ici un an, tout sera complété et ça sera le dernier-né de nos systèmes informatiques, justement, à la Société. C'est le seul qui nous manquait.

M. Middlemiss: Donc, toutes les autres opérations, c'est...

M. Gagnon (Jean-Yves): C'est déjà informatisé.

M. Middlemiss: Et dans un an, tout, au point de vue de cette partie-là qui est fort importante, pour, certainement, le...

M. Gagnon (Jean-Yves): On aura, par exemple, des ordinateurs à bord des véhicules. On est déjà en train d'installer des ordinateurs dans nos postes de contrôle qui vont permettre des accès aux banques de données de la Société. Tout ça va être terminé d'ici un an.

M. Middlemiss: Est-ce que ceci va être relié d'une façon ou d'une autre avec la SQ ou d'autres corps policiers?

M. Gagnon (Jean-Yves): On l'est déjà. On est déjà relié avec le CRPQ (Centre de renseignements policiers du Québec) depuis de nombreuses années, mais on va l'être encore de façon plus intime avec les nouveaux systèmes. On va avoir des liens encore plus intimes avec la SQ.

M. Middlemiss: Ça représente des coûts de quelle grandeur?

M. Gagnon (Jean-Yves): L'informatisation du contrôle routier, si je me souviens bien, c'est 18 millions \$ qui sont répartis sur quatre ans.

M. Middlemiss: Ça, c'est pour l'équipement, et...

M. Gagnon (Jean-Yves): Ça comprend tout.

M. Middlemiss: Tout, tout, tout, tout? Incluant les systèmes dans les autos?

M. Gagnon (Jean-Yves): Oui.

M. Middlemiss: Et ça aussi, c'est fin prêt pour l'an 2000?

M. Gagnon (Jean-Yves): Ça, évidemment, comme on les développe au moment où on se parle, c'est développé en tenant compte de l'an 2000, évidemment.

Le Président (M. Lachance): Concernant toujours les systèmes informatiques, j'aimerais avoir un aperçu des mesures de sécurité que vous avez, sous deux aspects. Un, la confidentialité des données qui sont chez vous, dans le système, et, deux, la conservation des informations que vous avez, en cas de sinistre.

M. Gagnon (Jean-Yves): Pour répondre à votre deuxième question en premier, en cas de sinistre, on s'est doté, il y a maintenant un an, d'un système de reprises avec une firme spécialisée qui est en mesure de reprendre, en dedans de 24 heures, tous nos systèmes. On n'avait pas ça jusqu'à l'année dernière, mais maintenant on l'a. Comme la plupart des gros systèmes informatiques au gouvernement

du Québec ont maintenant des systèmes de reprises, maintenant on est équipé comme ça.

Pour ce qui est des mesures de sécurité informatique, j'aurais le goût de peut-être demander à Me Claude Gélinas, qui est responsable de la sécurité informatique, de vous répondre. Il va peut-être vous donner des meilleures réponses que moi.

Le Président (M. Lachance): M. Gélinas.

M. Gélinas (Claude): Quelle était la question? Claude Gélinas, secrétaire de la Société. Je suis responsable de la sécurité informatique; le coordonnateur de la sécurité informatique se rapporte directement à moi. On est en train, à l'heure actuelle, de compléter un plan de relève complet pour la Société, en cas de désastre naturel ou de sinistre qui pourraient arriver, pour justement s'assurer de la préservation des données de la Société, et ça, dans un cadre qui est le plus sécuritaire possible.

• (16 heures) •

On a également, au niveau de la sécurité informatique, un programme de sensibilisation au niveau des employés de la Société, sur tout l'aspect de la confidentialité. La Société, depuis au moins cinq ans, organise ce qu'on appelle une semaine de sensibilisation à la protection des renseignements personnels. On est parmi les ministères et organismes gouvernementaux, peut-être, qui ont été les plus actifs, à ce niveau-là, au niveau des efforts faits au niveau des employés, pour les sensibiliser à l'importance d'agir de façon sécuritaire et de respecter des règles de sécurité les plus sévères possible, à ce niveau-là. Et même, on a servi également au niveau de la loi de l'accès, lors des dernières — je pense, oui, on peut dire — rencontres qui ont eu lieu avec les gens de la loi de l'accès à ce niveau-là, et ils ont cité assez souvent les efforts faits par la Société en matière de sensibilisation comme un exemple à suivre à ce niveau-là. On est très fiers des travaux qui ont été accomplis dans le domaine de la sensibilisation des employés, en particulier.

Le Président (M. Lachance): Merci. Alors, à ce moment-ci, il est 16 heures. Nous avons à toutes fins pratiques épuisé les questions qui découlent du bloc 2, concernant le financement du régime d'assurance. On se réserve toujours la possibilité, j'imagine, de revenir en arrière si d'ici la fin de nos travaux surgissaient d'autres questions.

J'aurais besoin de l'éclairage des membres de la commission pour savoir ce qu'on fait à partir de maintenant. Première question: Est-ce que nous abordons le bloc 3 immédiatement? Est-ce que les gens de la Société sont prêts à ce que nous puissions entreprendre nos travaux immédiatement — j'aurais besoin d'avoir quelques éléments d'éclairage là-dessus — ou bien si on met fin à nos travaux aujourd'hui et on recommence, tel que prévu, demain à neuf heures?

M. Middlemiss: Moi, je serais d'accord qu'on mette fin, en autant qu'on ait toujours la porte ouverte

pour revenir sur le bloc 2 ou le bloc 1 en fin de journée demain.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que ça rejoint l'assentiment de tout le monde? M. le député de Limoilou.

M. Rivard: Moi, je dis que je ne vois pas de problème, parce qu'il y a peut-être de vos collègues qui s'occupent plus d'un domaine que de l'autre qui sont absents aujourd'hui et qui pourraient être là demain, et je sais que M. Gagnon, entre autres, malheureusement, demain, n'y sera pas. Mais, moi, je vis très bien avec la suggestion d'ajourner et de reprendre demain matin.

Le Président (M. Lachance): Ça va?

M. Middlemiss: Oui, ça va.

Le Président (M. Lachance): Alors...

M. Middlemiss: M. Gagnon a quelque chose...

Le Président (M. Lachance): Oui, M. Gagnon.

M. Gagnon (Jean-Yves): M. le Président, j'ai juste, encore une fois, une correction à apporter à une déclaration que j'ai faite un peu plus tôt. Après vérification — encore une fois, c'est une bonne nouvelle — on avait posé la question à savoir quels étaient les frais remboursés hors Québec, et je vous avais dit que c'étaient les frais équivalant à ceux de la Régie de l'assurance-maladie. Alors, après vérification, on m'informe qu'on paie les coûts réels encourus hors Québec, au complet, 100 % des coûts réels.

Le Président (M. Lachance): Alors, ça explique ce que vous nous avez donné comme exemple tantôt concernant un jeune en France, où ça a coûté très cher.

M. Gagnon (Jean-Yves): Oui.

Le Président (M. Lachance): Alors, merci pour ces explications. Merci pour votre collaboration au cours de cette première journée de nos travaux, et j'ajourne les travaux à demain, le jeudi 16 octobre, à 9 heures.

(Fin de la séance à 16 h 4)