



ASSEMBLÉE NATIONALE

DEUXIÈME SESSION

TRENTE-SEPTIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

**de la Commission permanente
des transports et de l'environnement**

Le mardi 11 avril 2006 — Vol. 39 N° 5

Audition du président-directeur général
de la SAAQ concernant les propositions
de hausse des contributions d'assurance

**Président de l'Assemblée nationale:
M. Michel Bissonnet**

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
1020, rue des Parlementaires, bureau RC.85
Québec, Qc
G1A 1A3

Téléphone: (418) 643-2754
Télécopieur: (418) 643-8826

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

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des transports et de l'environnement

Le mardi 11 avril 2006 — Vol. 39 N° 5

Table des matières

Remarques préliminaires	1
M. Jean-Pierre Soucy	1
M. Serge Deslières	2
M. Guy Lelièvre	4
M. Janvier Grondin	4
M. Tony Tomassi	5
Exposé du président-directeur général de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), M. John Harbour	6
Discussion générale	11
Calcul des revenus de placement anticipés	12
Hausse des contributions exigées des motocyclistes	13
Mesures d'atténuation pour les agriculteurs	14
Hausse des contributions exigées des motocyclistes (suite)	14
Mesures d'atténuation pour les agriculteurs (suite)	14
Processus décisionnel quant au niveau des contributions et indemnités	14
Acceptabilité sociale des hausses de contributions	15
Processus décisionnel quant au niveau des contributions et indemnités (suite)	15
Paiement du coût des soins de santé par la SAAQ	16
Frais de gestion payables à la Caisse de dépôt et placement	16
Mandat et responsabilités de la SAAQ	17
Calcul des revenus de placement anticipés (suite)	17
Capacité de payer des contribuables	18
Extension dans les régions de la consultation sur la proposition tarifaire	20
Calcul des revenus de placement anticipés (suite)	21
Processus décisionnel quant au niveau des contributions et indemnités (suite)	21
Calcul des revenus de placement anticipés (suite)	24
Paiement du coût des soins de santé par la SAAQ (suite)	25
Processus décisionnel quant au niveau des contributions et indemnités (suite)	26
Paiement du coût des soins de santé par la SAAQ (suite)	26
Processus décisionnel quant au niveau des contributions et indemnités (suite)	26
Réduction des coûts de gestion	27
Documents déposés	28
Processus décisionnel quant au niveau des contributions et indemnités (suite)	28
Capacité de payer des contribuables (suite)	29
Catégories de permis de conduire	30
Capacité de payer des contribuables (suite)	31
Prévention en matière de sécurité routière	31
Capacité de payer des contribuables (suite)	31
Prévention en matière de sécurité routière (suite)	31
Niveau de l'effectif de la SAAQ	32
Indemnités versées à des victimes non automobilistes	32
Processus décisionnel quant au niveau des contributions et indemnités (suite)	33
Prévisions concernant le bilan routier	38
Investissements en promotion de la sécurité routière	39
État du réseau routier	39
Hausse des contributions exigées des motocyclistes (suite)	39
Amélioration du bilan routier	40
Production de rapports financiers trimestriels	40
Remarques finales	40
M. Serge Deslières	40
M. Janvier Grondin	42
M. Jean-Pierre Soucy	42
M. Guy Lelièvre	43
M. Luc Thériault	43
M. Tony Tomassi	44

Table des matières (suite)

Autres intervenants

M. Claude Pinard, président

M. Daniel Bernard

M. Maurice Clermont

Mme Dominique Vien

M. Jean Dubuc

M. Norbert Morin

* M. Serge Rémillard, SAAQ

* Témoin interrogé par les membres de la commission

Le mardi 11 avril 2006 — Vol. 39 N° 5

**Audition du président-directeur général de la SAAQ concernant
les propositions de hausse des contributions d'assurance**

(Neuf heures trente-huit minutes)

Le Président (M. Pinard): Alors, je vous souhaite la plus cordiale bienvenue aux travaux de la Commission des transports et de l'environnement. Ce matin, nous débutons l'audition du président-directeur général de la SAAQ, que je salue. Bonjour, monsieur.

Avant de vous céder la parole, je dois constater le quorum. Je déclare donc la séance ouverte. Et je demanderais immédiatement à toutes les personnes dans cette salle de bien vouloir mettre votre cellulaire en mode fermé, s'il vous plaît. Et je rappelle que le mandat qui nous a été donné est le suivant: entendre le président-directeur général de la Société de l'assurance automobile du Québec dans le cadre de la proposition des hausses de contributions rendue publique par la Société de l'assurance automobile du Québec.

M. le secrétaire, avons-nous des remplacements ce matin?

Le Secrétaire: Oui, M. le Président. M. Lafrenière (Gatineau) est remplacé par M. Bernard (Rouyn-Noranda—Témiscamingue); Mme L'Écuyer (Pontiac) est remplacée par Mme Vien (Bellechasse); et M. Tremblay (Lac-Saint-Jean) est remplacé par M. Lelièvre (Gaspé).

● (9 h 40) ●

Le Président (M. Pinard): Merci beaucoup. Alors, je vais vous donner la lecture de l'ordre du jour. Nous débutons ce matin par les remarques préliminaires du groupe parlementaire formant le gouvernement, pour une durée de 15 minutes; ensuite de ça, les remarques préliminaires des députés de l'opposition, pour une durée de 15 minutes. Et par la suite nous allons entendre un exposé de la Société de l'assurance automobile du Québec de 10 heures à 11 heures. À 11 heures, il y aura échange avec le président-directeur général de la société, et les travaux seront suspendus une heure après cet échange.

Cet après-midi, immédiatement après la période des questions, vers les 15 heures, il y aura de nouveau un échange avec le président-directeur général de la Société de l'assurance automobile du Québec. Cet échange durera 90 minutes, et, vers 16 h 45, il y aura les remarques finales du groupe parlementaire formant le gouvernement ainsi que de l'opposition officielle.

Alors, sans plus tarder, permettez-moi de vous introduire la Société de l'assurance automobile du Québec, qui est représentée ce matin par son président-directeur général, M. John Harbour — bonjour, monsieur...

M. Harbour (John): Bonjour.

Le Président (M. Pinard): ... — par M. Martin Breton, vice-président aux affaires institutionnelles — bonjour, monsieur; par M. Ludger St-Pierre, membre et vice-président du conseil d'administration; également M. Serge Rémillard — bonjour, monsieur — membre du

conseil d'administration et président du comité de vérification; et par Me Céline Garneau, membre du conseil d'administration — bonjour, madame.

Remarques préliminaires

Alors, nous débutons immédiatement par les remarques préliminaires du groupe parlementaire formant le gouvernement. Alors, je cède la parole au vice-président de la commission... au député de Portneuf. Alors, M. le député.

M. Jean-Pierre Soucy

M. Soucy: Alors, merci beaucoup, M. le Président. À mon tour de saluer l'ensemble de la délégation de la Société de l'assurance automobile du Québec. Et je veux simplement vous dire, M. le Président, que, dans mes remarques préliminaires, ce matin, vous devrez aussi comprendre que c'est l'ensemble des députés ministériels, là, qui parlent par ma voix. Alors, évidemment, M. le Président, je passe par vous pour m'adresser aux gens de la SAAQ, comme le veut notre tradition parlementaire.

Alors, nous sommes ici, ce matin, pour tenter d'obtenir un éclairage plus complet sur les enjeux liés à une hausse éventuelle des contributions au régime d'assurance automobile du Québec. Au cours des dernières semaines, puis je vous dirais même des derniers mois, la population, et peut-être un petit peu plus particulièrement la population motocycliste, a vivement réagi à la proposition d'augmentation des tarifs faite par la Société de l'assurance automobile du Québec.

Cette réaction tout à fait naturelle témoigne de l'attention et de l'intérêt que porte la population aux actions entreprises par la Société de l'assurance automobile du Québec. En effet, nous sommes tous fiers de pouvoir compter, depuis près de trois décennies maintenant, sur un régime d'assurance automobile qui nous protège contre les risques liés à l'usage de la route. Le régime est devenu, au fil des ans, un modèle en son genre. Il s'agit là d'un motif suffisant pour nous inciter à être très soucieux de sa pérennité. En ce sens, nous sommes convaincus que la population questionne davantage les moyens utilisés que les objectifs visés. En tant que députés membres de cette commission, nous portons aussi le message que nous transmet la population et nous croyons également que la Société de l'assurance automobile du Québec, en tant qu'organisme public, a aussi la responsabilité de faire de même. Ensemble, nous avons donc le devoir de poser un regard précis sur tous les paramètres de ce dossier afin de nous assurer que la solution proposée à la population soit optimale et réponde aussi à ses attentes.

Voilà pourquoi nous allons entendre tout à l'heure le président-directeur général de la Société de l'assurance automobile du Québec nous exposer son point de vue sur le sujet. Nous le remercions de sa

présence. M. Harbour a été convoqué en commission parlementaire par les membres de l'Assemblée nationale, comme le prévoit la Loi sur la Société de l'assurance automobile. Il est ici devant des représentants de tous les partis politiques représentés à l'Assemblée nationale. En tant que dirigeant de la SAAQ, il est imputable devant l'Assemblée nationale de la gestion du fonds d'assurance. Cela démontre que l'exercice auquel nous participons aujourd'hui est non seulement représentatif d'une saine démocratie, mais aussi d'une gestion responsable des deniers publics.

Durant le temps qui nous est alloué, nous entendons aborder quatre volets particuliers afin de mieux connaître les fondements de la proposition d'augmentation des tarifs faite par la Société de l'assurance automobile du Québec. Premièrement, notre groupe parlementaire a l'intention de questionner les dirigeants de la SAAQ sur les démarches prévues à la loi lors de propositions de hausses tarifaires. La Loi sur la Société de l'assurance automobile du Québec accorde un délai de 15 ans à la Société de l'assurance automobile pour combler le déficit actuariel accumulé. Or, la proposition présentement sur la table fait fi de ce délai et prévoit que le déficit accumulé, qui atteint les 400 millions de dollars au terme de l'année 2005, sera épongé en quatre ans seulement. Nous ne devrions pas bousculer aussi radicalement la population. Nous devons utiliser toute la latitude prévue dans la loi n° 55 qui permet de phaser les ajustements, si nécessaire.

D'ailleurs, M. le Président, si vous me permettez, lors de nos travaux en commission parlementaire, lors de l'adoption de cette loi-là, je vous rappelle qu'il était prévu dans le projet de loi comme tel qu'on devait étendre la période jusqu'au 31 décembre 2012. Suite aux discussions avec les parlementaires, autant de l'opposition que les gens du côté ministériel, on avait opté pour modifier cet article-là et faire en sorte qu'on l'étende jusqu'au 31 décembre 2015. Donc, déjà, la volonté du législateur était de se donner une plus longue période pour faire les ajustements lorsque c'était nécessaire.

Deuxièmement, nous désirons savoir de la part des dirigeants de la SAAQ comment leur proposition prend en considération l'acceptabilité de la population. La loi oblige la SAAQ à soumettre ses propositions d'ajustement de tarifs à un conseil d'experts qui doit tenir compte des préoccupations économiques et sociales qui sont indiquées par la société et par la population que nous représentons. En d'autres termes, tout ajustement de tarifs proposé doit être bien davantage qu'un simple exercice comptable. Quand je dis «simple», ce n'est pas péjoratif, M. le Président.

En troisième lieu, nos questions porteront sur les mesures de rationalisation au sein même de la Société de l'assurance automobile. Nous incluons dans ce volet tous les éléments qui ont trait aux incohérences du régime et aux abus. Il nous semble clair que la SAAQ doit démontrer qu'elle a vraiment évalué et pris en compte toutes les mesures de rationalisation qui s'imposent avant de proposer des ajustements de contributions d'assurance.

Quatrièmement, nous terminerons par des questions se rapportant à la sécurité routière. Dans son scénario, la Société de l'assurance automobile du Québec n'envisage aucune amélioration du bilan routier et par conséquent aucune économie potentielle dans le versement des indemnités. C'est là un constat brutal diamétralement

opposé au mandat de promotion de la sécurité routière dont la SAAQ doit assumer le leadership. Nous comprenons mal aussi ce raisonnement, au point même où la sécurité routière, qui est au cœur de l'actualité et sur toutes les lèvres actuellement, suite au mandat qu'on s'est donné, un mandat d'initiative, il y a déjà quelques semaines... Nous nous attendons à des éclaircissements à ce sujet.

M. le Président, je viens donc de vous présenter une synthèse des éléments que nous entendons aborder aujourd'hui, au cours de la période réservée aux questions. Vous comprendrez que nous misons beaucoup sur les réponses que nous fourniront les dirigeants de la SAAQ afin d'avoir un portrait plus juste de la situation et d'obtenir des réponses aux interrogations des citoyens que nous représentons. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Pinard): Alors, merci, M. le député de Portneuf. Autres remarques du côté gouvernemental? Alors, M. le vice-président et... Non? Alors, je passe maintenant directement au critique officiel en matière de transports. M. le député.

M. Serge Deslières

M. Deslières: Merci, M. le Président. Je voudrais souhaiter la bienvenue à tous et chacun, aux membres qui nous accompagnent, au personnel de la commission, mes collègues, et les saluer pour... toute la journée dans le cadre de ces travaux.

M. le Président, nous sommes réunis ici, ce matin, pour entendre une autre mauvaise nouvelle. Nos citoyens et citoyennes, et particulièrement les automobilistes, vont apprendre de façon détaillée, ce matin, une autre mauvaise nouvelle, une autre très mauvaise nouvelle. M. le Président, cette fois... Le gouvernement nous a habitués tout au long de ces années, que dis-je, de ces saisons, à annoncer des mauvaises nouvelles, des augmentations de primes, de droits, de tarifs. Tout au long de ces années, tout au long de ces saisons, ce gouvernement-là a annoncé à la population une série d'augmentations de tarifs, de droits et de permis tous azimuts qui somme toute, lorsqu'on fait le total de toutes ces mauvaises nouvelles, ont fait en sorte de piger plus de 2 milliards dans les poches de nos concitoyens et concitoyennes. Et, cette fois-ci, à une différence près, le gouvernement passe par le truchement d'une société d'État, de la Société de l'assurance automobile du Québec.

• (9 h 50) •

Mais personne n'est dupe, M. le Président. Le responsable? Eh bien, ce gouvernement qui s'est complètement, mais complètement déresponsabilisé en adoptant la loi n° 55. Et je vous rappelle, M. le Président — vous y étiez — lorsque nous avons, de côté-ci, livré une bataille tous azimuts, plus de 60 heures, il a fallu que le gouvernement libéral passe par le bâillon, nous impose le bâillon et vote une loi n° 55 en pleine nuit, on se rappellera tous, le 12 décembre 2004.

M. le Président, nous l'avions dénoncé. Nous avions dénoncé le fait que le gouvernement se déresponsabilise, et aujourd'hui nous constatons les effets négatifs. Parce que c'est de ça qu'on va parler, là, c'est de ça, les conséquences de la loi n° 55, M. le Président. Et on se retrouve ici, en commission, on se retrouve ici, en

commission, mais encore une fois personne n'est dupe, là, le gouvernement a confié, pas en partie, en totalité sa responsabilité de prendre une décision finale quant aux augmentations des tarifs et des droits des automobilistes et des motocyclistes.

M. le Président, le ministre des Transports l'a répété à satiété en nous disant — vous me permettez, là, je veux retrouver exactement... «La loi — c'est le ministre qui parle; la loi — n° 55 fait aussi en sorte que la SAAQ, comme seule responsable du régime, peut procéder à des hausses sans que le gouvernement ne puisse y changer quoi que soit. La loi donne toute autorité à la fiducie, qui est le conseil d'administration de la SAAQ, convient le ministre Després, qui ajoute que des balises ont été posées.»

Quelles sont donc ces balises? Quelles sont donc ces balises? Un comité d'experts de trois personnes qui va entendre les gens pendant six jours, trois jours à Québec et trois jours à... à Québec et à Montréal seulement, M. le Président. Nous avions demandé des précisions quant à cette consultation. Elle devait être large, elle devait être dans toutes les régions du Québec. Aujourd'hui, le gouvernement a annoncé ses couleurs, la société a annoncé ses couleurs: Deux endroits, Québec, Montréal. Que vont faire les gens de l'Abitibi? Que vont faire les gens de la Gaspésie? Que vont faire les gens de l'Estrie? Que vont faire les gens de la Côte-Nord? Que vont faire les gens du Bas-Saint-Laurent pour se faire entendre, M. le Président? Pas très démocratique, tout ça, M. le Président.

On nous dit: L'autre balise, le comité d'experts. Mais, il faut que tout le monde le sache, M. le Président, le comité d'experts va donner des recommandations, un avis que même le conseil d'administration de la société n'est même pas obligé de tenir compte, n'est même pas obligé de tenir compte, M. le Président. Il faut démythifier ça aussi, là. Un autre écran qui tombe, M. le Président.

Et, pour voir les limites d'un tel exercice aujourd'hui, je vais reciter les paroles, si vous me permettez, du président-directeur général qui nous disait que rien n'y changerait, à cet exercice, en parlant de cet exercice aujourd'hui: «M. John Harbour prévient que le gouvernement Charest et les députés ne le feront pas renoncer à sa proposition de hausse de tarifs. Est-ce que l'opinion des députés fera reculer la SAAQ? Non, tranche-t-il.»

Il est clair et net, il est clair et net que le mandat confié à la SAAQ, il est total. Il est irresponsable, quant à nous, nous l'avions dit lors de l'adoption de la loi n° 55, adoption forcée par un bâillon... Et le président-directeur, correctement, M. le Président, vient nous dire: Non. On pourra en discuter, on pourra les informer, ils pourront nous questionner, mais j'ai le mandat et je vais le faire. Dans les faits, M. le Président, on ne peut pas reprocher au président-directeur général de la société d'être contraire. C'est la loi, c'est l'esprit, c'est l'esprit même, c'est les faits, il a tout mandat, toute responsabilité.

Mais pourquoi en sommes-nous là, M. le Président? Parce que, si on veut savoir où on s'en va, il faut savoir un peu d'où on vient. Parce que même ce même gouvernement a pigé 2,1 milliards, a pigé, siphonné 2,1 milliards, et M. le président, qui nous écoute attentivement, a clairement indiqué que, si tel n'avait pas été le cas, la société ne serait pas dans la même situation

déficitaire. 2,1 milliards, M. le Président, pris entre les années 1987 et 1993, pigés par quatre lois, de mémoire, M. le Président, la loi 46, la loi 50, la loi 62 et la loi 130, qui par le fait que ce gouvernement du Parti libéral est venu piger, siphonner 2,1 milliards... Ça équivaldrait à combien, ça, aujourd'hui, M. le Président? De façon indexée, plus de 4 milliards de dollars. Ça parle par lui-même, ces chiffres. Et, si ce 2,1 milliards de dollars, au lieu de l'indexer, on faisait le décompte selon les rendements de la caisse des 15 dernières années, tenez-vous bien, M. le Président, ce 2,1 milliards de dollars vaudrait plus que 7 milliards de dollars, plus de 7 milliards de dollars. Non seulement ils sont les responsables de la situation financière, ce gouvernement libéral est responsable de la situation financière du gouvernement, mais... non seulement ils ne veulent pas faire face à leurs responsabilités, ils ont fait adopter une loi qui fait en sorte qu'ils se sont désresponsabilisés, M. le Président.

Cet exercice-là, il est par le fait même limitatif, on a ligoté le Parlement. Le directeur général s'est clairement exprimé: Ça ne changera rien. Ils peuvent nous questionner, on a un mandat, tout ça. Cependant, l'opposition, de façon responsable, veut questionner malgré tout la société parce que nous jugeons que cette proposition, contrairement à ce qui est annoncé, elle est injuste, déraisonnable et inéquitable, et nous allons tenter de le démontrer par nos questions et notre travail de l'opposition.

Nous aurions voulu, M. le Président, les entendre et entendre les autres groupes. Le gouvernement, par sa majorité, nous a refusé ce débat démocratique. Nous avons déposé à la Commission des transports et de l'environnement une série de groupes que nous... faire entendre devant le Parlement, devant le Parlement. C'est une chose d'être entendu par un comité d'experts, mais on nous l'a refusé, on nous l'a refusé, mais pas par la force de leurs arguments, par la force de leur majorité, M. le Président. Ça a été ça, leur attitude dans... C'est ça.

Et aujourd'hui on va tenter de venir nous dire: Au nom des citoyens, on n'est pas d'accord, tout ça? Mais que faisaient-ils lorsqu'ils ont voté pour la loi n° 55, le 14 décembre? Qui a voté pour? M. Marcoux (Vaudreuil), M. Després (Lac-Saint-Jean), M. Bernard, M. Dubuc, Mme L'Écuyer, M. Clermont, M. Tomassi, M. Morin, Mme Vien, ils ont tous... Tous ceux qui sont ici ont tous voté pour cette loi. Et aujourd'hui — aujourd'hui — on va venir nous faire accroire qu'on peut faire quelque chose? Pour faire quoi? Il est trop tard, trop tard, trop tard, M. le Président. Incroyable, ce qui s'est passé, incroyable! Désresponsabilisation, puis aujourd'hui on va tenter un autre écran de fumée? M. le Président, les responsables de la situation financière et les responsables de cette situation, qui, je le dis encore, est inacceptable sur le plan social, ce n'est pas la SAAQ, c'est vous, du parti du gouvernement. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Pinard): Alors, merci beaucoup, M. le député de Beauharnois et critique officiel de l'opposition.

M. Lelièvre: Il reste du temps?

Le Président (M. Pinard): Oui, il vous reste encore 4 min 30 s. Alors, M. le député de Gaspé.

M. Guy Lelièvre

M. Lelièvre: Alors, M. le Président, mes remarques seront relativement brèves. D'abord souhaiter la bienvenue à tous les membres du conseil d'administration, qui est ici, aujourd'hui, à mes collègues.

● (10 heures) ●

D'une part, M. le Président, on sait qu'habituellement, lorsqu'on se réunit en commission parlementaire, c'est pour discuter, influencer, négocier, voter des propositions pour en arriver à des consensus. Malheureusement, nous sommes devant une situation où il n'y aura pas de consensus; il y aura une imposition d'une décision qui viendra éventuellement, au terme des consultations que la Société de l'assurance automobile du Québec effectuera... prendra une décision concernant la hausse des tarifs qui va encore une fois, M. le Président... à la demande du gouvernement qui s'est désresponsabilisé de ses obligations en les confiant... en leur confiant un mandat exclusif de négocier, de discuter, d'apprécier les hausses que les citoyens devraient payer pour financer le régime d'assurance automobile du Québec. Alors, on est devant une situation où les parlementaires... Les parlementaires, M. le Président, peu importent les recommandations que nous allons faire, la Société de l'assurance automobile du Québec n'est pas obligée d'en tenir compte, de les prendre en considération... et de décider unilatéralement, peu importent les recommandations du comité d'experts, qui va probablement valider les hypothèses de travail de la Société de l'assurance automobile.

Et quelle est la valeur des consultations qui seront tenues auprès des citoyens à Québec et à Montréal? Quelle sera la valeur des résultats de ces consultations? Qu'est-ce que la Société de l'assurance automobile va en faire? On s'en doute, M. le Président. On ne présume pas de leur mauvaise foi, le gouvernement libéral leur a donné le mandat de faire la job de bras — c'est comme ça que ça s'appelle — c'est-à-dire d'augmenter le plus rapidement possible les taux d'assurance pour renflouer la caisse. Et on l'a démontré, on est allés en commission parlementaire pendant des heures, et des heures, et des heures sur le projet de loi n° 55. Tous les députés libéraux ont voté en faveur de ce projet de loi, M. le Président. L'opposition a voté contre. Nous avons tenté de convaincre le ministre avec de multiples recours en commission parlementaire pour essayer de le faire fléchir, au moins d'amoindrir le choc, et là on se rend compte que, malgré le fait qu'on sait qu'en vertu du projet de loi n° 55 la SAAQ pourrait disposer de 15 ans pour renflouer le régime, M. le Président, il y a une volonté exprimée de la part du président et du conseil d'administration d'y aller le plus rapidement possible.

Alors, nos collègues d'en face auront à expliquer à la population, M. le Président, les effets de ces hausses-là, et qu'ils ont voté pour le projet de loi n° 55, et en se désresponsabilisant de l'ensemble des responsabilités que la population leur avait données lorsqu'ils ont élu ces députés-là. Ces députés ont été élus pour prendre des décisions à l'Assemblée nationale, en commission parlementaire, à la CTE également, en Chambre, lorsqu'on vote sur un projet de loi, et aujourd'hui on doit constater puis le dire à la population, qu'ils se sont désresponsabilisés

de leur mandat en le confiant exclusivement à la Société de l'assurance automobile du Québec, de façon totale, M. le Président. Aucune porte de sortie, aucune issue. Tout le monde est attaché, les deux mains et les deux pieds attachés, M. le Président. C'est ça, la réalité.

Le Président (M. Pinard): Merci, M. le député de Gaspé. Je cède maintenant, pour les remarques préliminaires, au député de Beauce-Nord. Alors, M. le député.

M. Janvier Grondin

M. Grondin: Merci, M. le Président. Bonjour à vous tous, messieurs, mesdames. Alors, moi, écoutez, mes remarques qui vont être peut-être brèves, mais je crois qu'autant l'opposition officielle présentement comme le gouvernement en place, on a des problèmes avec la Société de l'assurance automobile. Mais, si on recule un peu dans le temps, je pense qu'il n'y a pas juste un coupable. Pour moi, il y a deux coupables, que, quand la poche était pleine d'argent, on s'est rentré les mains dans la poche puis on en a sorti. Les 2 milliards qu'il y avait dans la poche, là, en 1995, qui ont été pour l'atteinte du déficit zéro, s'ils étaient demeurés là, on n'aurait pas les problèmes qu'on vit aujourd'hui. Alors, les gouvernements qui se sont succédé ont pigé dans la société. Et présentement on voit qu'on a un déficit, alors on dit à la SAAQ: Bon, bien, on vous remet ça dans les mains, et réglez le déficit.

Moi, je pense qu'augmenter les tarifs, comme il nous est proposé à l'heure actuelle, c'est la solution la plus facile, mais peut-être qu'on pourrait regarder d'autres alternatives. Avant de monter, doubler les cotisations, si on regardait l'état des routes, le système de santé, les frais d'administration de la SAAQ. J'imagine que tout le monde, les députés, doivent être pris à peu près avec le même problème que moi. Je rencontre souvent dans mon bureau des gens qui ont un accident d'automobile, ont des documents à faire remplir par un médecin de famille, ils ne sont même pas capables de trouver un médecin de famille, et la SAAQ exige que les documents soient remplis par un médecin de famille. Alors, le député est rendu obligé de trouver un médecin de famille! Alors, c'est des frais d'administration... Quand on met tout ça dans la machine, c'est long et c'est des frais d'administration.

Moi, souvent, on a vu dans les documents qu'on a eus, là, présentement, on se compare aux autres provinces, on dit: Nous, au Québec, on paie beaucoup moins cher que les autres provinces. C'est vrai, on paie beaucoup moins cher, mais on pense-tu que... Souvent, on compare le Québec à l'Ontario, mais comment, en Ontario, si on prend juste au niveau du gouvernement, comment est-ce qu'il y a... le nombre de fonctionnaires qu'ils ont en moins qu'au Québec? Alors, est-ce que c'est la même chose dans la Société de l'assurance automobile? Est-ce qu'on a le double de personnel pour administrer la SAAQ qu'on a en Ontario? C'est une chose qu'il faudrait regarder. Et puis, en se comparant avec les autres provinces, les autres provinces, pour une personne qui gagne environ 50 000 \$ en Ontario, il paie presque 5 000 \$ d'impôt de moins qu'au Québec. C'est une autre chose. Puis les gens gagnent plus cher. Alors, il ne faut pas juste comparer qu'est-ce que ça nous

coûte, il faut comparer ce qu'on paie en impôt en plus puis on gagne en moins.

Puis, on a parlé, dans ça, beaucoup des motos. Mais les motos, moi, j'ai rencontré... Je ne dois pas être le seul d'ailleurs qui a rencontré les associations de motos, mais les motocyclistes nous disent: Écoutez, il y en a beaucoup plus, de motos, pour commencer, sur la route. Ce n'est pas eux qui sont souvent la cause des accidents, ils se font frapper par des automobilistes qui ne font pas attention aux motos. Alors, ils sont plus victimes que des contrevenants. Alors, aujourd'hui, de la manière qu'on enlève les primes d'auto, on va les faire payer deux fois plus que les autres. Alors, moi, je trouve ça un petit peu déplorable, et j'espère que les documents, aujourd'hui, qu'on va avoir à discuter, qu'on va pouvoir apporter certaines améliorations. J'espère qu'il va y avoir une ouverture de la part de la SAAQ. Alors, on a toute la journée et l'avant-midi de demain pour en discuter. Alors, bonne journée. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Pinard): Alors, merci, M. le député de Beauce-Nord. Alors, M. le député de LaFontaine et vice-président de la commission.

M. Tony Tomassi

M. Tomassi: Oui. Je vous remercie, M. le Président. Je ne voulais pas faire de remarques préliminaires, mais, après avoir entendu les gens de l'opposition, surtout le député de Beauharnois et le député de Gaspé, je ne pouvais passer sous silence certaines affirmations. Et on était ici, ce matin, M. Harbour, pour vous entendre et puis vous poser des questions, avoir la chance de reposer... mais il fallait que je remette un peu les pendules à l'heure, comme on dit en bon québécois.

Et dans les affirmations de cette opposition, qui dit que le gouvernement s'est déresponsabilisé, moi, j'étais là lors de l'adoption du projet de loi n° 55, de la loi qui est devenue loi. Et j'en étais le vice-président d'alors — M. le Président, vous étiez membre de cette commission — et j'ai eu l'opportunité de siéger pendant tout le long des travaux. Et, s'il y a un gouvernement qui a été responsable, c'est bien le gouvernement du Parti libéral du Québec.

Pourquoi? Parce que, durant des années, sous le règne du Parti québécois, la Société de l'assurance automobile du Québec... et encore aujourd'hui fait des déficits, hein? Le montant qu'on perçoit, que la SAAQ perçoit et le montant qui est payé en indemnités, il y a un déficit d'année en année, hein, les chiffres le démontrent. Par la suite, c'est sûr que les revenus, les autres revenus viennent modifier cette question-là, mais, en partant, il y a un déficit d'année en année. Or, on aurait pu être irresponsables, comme eux l'ont été, laisser ça rouler, mettre ça en dessous du tapis. J'avais une parodie, dans un autre discours, je leur disais: Eux, ces gens-là étaient des experts pour remplir les garde-robes, hein, de mauvaises nouvelles. On ouvre une porte, on entasse tout ça dedans, comme mes petits enfants le font quand leur mère leur dit d'aller faire le ménage dans leur chambre. C'est ça qu'ils font. Alors, le Parti québécois, c'est ça qu'ils ont fait pendant 10 ans de temps, neuf ans de temps qu'ils ont été au gouvernement, ils ne se sont pas posé la question de qu'est-ce qui était responsable ou irresponsable, eux étaient irresponsables.

Quand ces gens-là viennent nous dire qu'on a siphonné 2,1 milliards de dollars de la caisse, on ne s'en cachera pas, des deux côtés, sur le 2,1, le Parti libéral du Québec en est responsable pour environ 1,7 et le Parti québécois en est responsable pour 400 millions. De plus, pour leur insouciance, leur mauvaise gestion de la Caisse de dépôt et de placement, ils ont fait en sorte que la valeur des actifs de la caisse de la Société de l'assurance automobile placés à la Caisse de dépôt a pris une perte de 1,7 milliard de dollars durant leur règne.

● (10 h 10) ●

Or, nous, il faut même se dire: À quoi a servi cet argent-là? Hein, ça, c'est une bonne question: À quoi a servi le 2,1 milliards de dollars pris des deux côtés? Nous et eux aussi... Eux ont fait même pire, M. le Président, ils ont été, on va dire... Je dirais un mot qui serait antiparlementaire, mais ils ont été jouer avec les chiffres comptables, hein, pour essayer de diminuer une perte... qui aurait été une perte. Par des chiffres comptables, ils ont fait en sorte qu'une perte qui aurait été peut-être de 100 quelques millions, on s'est ramassé avec une perte de 33 millions, avec une perte anticipée de 260 millions, on a eu une perte de 160 millions. Ça, c'est des choses tout à fait légales, mais c'est des choses qui viennent faire en sorte que tu viens jouer avec les chiffres, et les chiffres sont modifiés.

Mais le gouvernement, dans les années passées, quand on a été prendre cet argent-là... Je regardais le député de Beauce-Nord qui faisait son point de vue, il disait: On demande d'aller voir des médecins. L'argent qui a été pris a servi à quoi? A servi à payer les dépenses du gouvernement. Nous, on a pris un argent qui n'avait aucun impact sur la société. Eux, pour arriver à leur déficit zéro, M. le Président, qu'ont-ils fait? Ils ont mis des médecins, des infirmières à la retraite pour atteindre leur déficit zéro. Ça, c'est mettre la vie des gens, des citoyens du Québec en danger. Pourquoi? Parce qu'on n'est plus capable de trouver de médecins, il n'y a plus d'infirmières pour soigner les malades. Ça, c'est un gouvernement irresponsable, M. le Président. Et ça, M. le président Harbour, c'est des choses qu'on va avoir la chance de vous poser comme questions tantôt sur votre gestion. Mais, quand on parle d'irresponsabilité, mettre la vie des citoyens du Québec en jeu, c'est bien le Parti québécois. Ils ont été les maîtres là-dessus, M. le Président, et on va avoir la chance...

Une voix: Il y a combien de temps d'écoulé?

Le Président (M. Pinard): Alors, c'est... Dans 10 secondes. Alors, M. le...

M. Tomassi: On va avoir la chance de vous poser des questions. Ça ne leur fait pas plaisir de l'entendre, mais ils vont le réentendre à plusieurs reprises, M. le Président.

Le Président (M. Pinard): Alors, merci beaucoup, M. le vice-président et député de LaFontaine. Alors, nous allons maintenant débiter... Les remarques préliminaires étant dites de part et d'autre, nous allons maintenant entendre durant 60 minutes le P.D.G. de la SAAQ qui va, bien entendu, faire oeuvre pédagogique ce matin. Alors, M. le président.

Exposé du président-directeur général de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), M. John Harbour

M. Harbour (John): M. le Président, MM. les députés, c'est avec plaisir qu'on vient faire le point, si vous voulez, sur la proposition des hausses de contributions d'assurance que le conseil d'administration a acceptée et transférée au conseil d'experts par voie réglementaire. Pour comprendre ces hausses-là, nous allons passer par la situation financière de la Société de l'assurance automobile. On va essayer de vous donner l'heure juste, où on est rendu, c'est quoi, le problème structurel de cette société-là qui fait en sorte que, comme fiduciaires du Fonds d'assurance automobile du Québec, on se voit dans l'obligation de demander des hausses de contributions sur une période donnée. Et on va vous faire valoir les différentes options que nous avons regardées avant de proposer cette hausse-là au conseil d'experts et bien sûr, après, répondre à toutes vos questions sur le sujet.

Tout à l'heure, M. le Président a présenté les personnes qui m'accompagnaient. J'aimerais souligner la présence aussi de deux autres administrateurs de la société, soit Me Marie Carole Tétréault, de Fasken, Martineau, Dumoulin, et M. William Peter Nash, de Digico Réseau global. Quatre de nos administrateurs, devant le délai, n'ont pas pu se libérer pour cette rencontre aujourd'hui, mais je peux vous dire qu'ils sont solidaires et qu'ils aimeraient bien être présents avec nous. Donc, vous avez à peu près la totalité du conseil d'administration de la Société d'assurance automobile du Québec.

Nous allons parler beaucoup de chiffres, nous allons regarder la situation financière. J'aimerais un peu parler du régime. Ce régime-là couvre tous les Québécois. Lorsque vous avez un accident de la route impliquant un véhicule routier, que ce soit au Québec ou n'importe où dans le monde, c'est le fait d'être résident québécois qui vous ouvre le droit à être indemnisé par la Société d'assurance automobile. Que l'accident ait lieu à Hong Kong, c'est comme s'il avait lieu au coin de la rue, chez vous. À ce moment-là, nous avons des ententes, nous rapatrions la victime le plus rapidement possible, elle est soignée et indemnisée comme si l'accident avait lieu à côté de son domicile. Donc, c'est une couverture universelle mondiale, la meilleure couverture en assurance automobile que je connaisse. Certainement la meilleure au Canada, certains vont même dire que c'est la meilleure au monde, et certains groupes viennent nous visiter d'Australie, de Corée, pour venir voir comment on a mis en place un système aussi valeureux pour protéger tous nos citoyens contre le risque d'un accident de la route.

Quand on dit qu'on assure tous les Québécois, on a aussi le souci de les soigner en cas d'accident. Je vais passer rapidement, mais on a eu un leadership à la Société de l'assurance automobile, depuis les années quatre-vingt-dix, pour les grands blessés, les traumatologiques, la traumatologie. En 1992, tout près de six personnes accidentées gravement décédaient des suites de leur accident. Nous sommes intervenus, à la SAAQ, autant sur la création du 9-1-1, la reconfiguration, si vous voulez, du système ambulancier. On a travaillé avec les hôpitaux, on les a identifiés. Ce sont nos experts qui ont travaillé conjointement avec le MSSS, et aujourd'hui, de six décès sur 10 des blessés graves sur nos routes, nous sommes un peu inférieurs à un.

Donc, c'est une société qui ne vise pas seulement à faire des profits. Elle sert à couvrir les Québécois, à bien les couvrir et à bien les soigner, et notre implication va au-delà d'un assureur-payeur. Donc, que ce soit en traumatologie, que ce soit sur les programmes pour les victimes d'entorses, les «whiplash» qu'on appelle, nous intervenons avec rapidité. On essaie de faire une relation, si vous voulez, avec les victimes de la route gagnante-gagnante. Plus on les prend, plus on les soigne rapidement, plus les vrais spécialistes interviennent pour guérir les victimes, plus vite elles retournent au travail et à leurs occupations courantes, et à ce moment-là ça vient baisser le coût de la Société de l'assurance automobile. Donc, c'est un assureur qui va au-delà de faire des chèques.

Quand on parle d'une victime... Quelqu'un me disait l'autre jour — puis il travaille dans le métier, c'est un avocat — il me disait: La Société d'assurance n'aurait pas le moyen de déboursier un montant de 2 ou 3 millions pour une victime. Je n'en revenais pas. Si une personne, un jeune cycliste se fait renverser par un véhicule moteur à l'âge de 14 ans, nous allons intervenir pour indemniser la personne, ses traitements, ses médicaments, sa réadaptation, son fauteuil roulant, l'achat, l'entretien, le renouvellement, le remplacement de son revenu de l'âge de 14 ans jusqu'à l'âge de 68 ans, et on va payer une indemnité forfaitaire pour séquelles, parce qu'il est tétraplégique, de 200 000 \$. Le coût total des déboursés de la société est équivalent à 7,5 millions. Nous avons une quarantaine de cas semblables par année à la Société de l'assurance automobile du Québec.

Alors, ce qu'on veut préserver, c'est un système capable de répondre à sa responsabilité, qui est d'indemniser ces victimes. C'est ça qui est important, c'est d'avoir les fonds pour les engagements envers les victimes. Or, l'an passé, à la fin de 2004, c'est la première fois de l'histoire de la Société de l'assurance automobile qu'elle n'avait pas un dollar pour un dollar dû à ces victimes. Nous avions, à la fin de 2004, 0,92 \$ pour chaque dollar à payer à ces victimes-là durant toute leur vie. Alors, si on trouve que les hausses, des fois, sont un petit peu sévères, anti-sociales, on trouverait tout aussi antisocial de se servir de l'argent des victimes de la route pour financer le système. Donc, en notre qualité de fiduciaires, avec les responsabilités qui nous sont dévolues, ce que nous recherchons à faire, c'est un juste équilibre entre les nouvelles victimes et notre capacité d'indemnités, et des victimes qui comptent sur nous pour leur indemnisation.

● (10 h 20) ●

Est-ce que ce problème-là structurel de la société existe depuis longtemps? Sur le graphique que vous voyez à l'écran, depuis 1982, nos dépenses excèdent nos revenus. Depuis 1982, notre train de vie est supérieur à l'entrée des fonds année après année. On voit que cet écart-là de 1982 n'a cessé de grandir. Vous allez me dire: M. Harbour, en 2004-2005, on voit que la dépense semble régresser. C'est tout simplement les résultats de la loi que vous avez votée au Parlement qui enlève 100 millions de dépenses à la société. Or, quand on vient pour projeter les coûts de notre société, imaginez-vous que c'est relativement facile. Ça me prend des actuaire compétents, mais voyez la constance des chiffres et leur évolution.

Et vous me dites: Pourquoi vous n'avez pas augmenté avant? Pourquoi vous n'êtes pas en faillite

depuis 1982? C'est que la société était riche, elle a fait des revenus de placement extraordinaires. Dans les années quatre-vingt, quatre-vingt-dix, l'argent était au rendez-vous. On faisait de l'argent même sur nos surplus. C'est ce qui nous a permis de maintenir le cap. On a perdu de 2000 à 2005 — vous allez le voir tantôt — 3 milliards de dollars et on a un déficit accumulé de 400 millions. C'est tout simplement qu'on s'est servi des surplus de la société pour tenir le fort. Je dois vous dire, aujourd'hui, qu'il n'en reste plus, on a un déficit estimé à la fin de 2005 de 400 millions, et il y a urgence d'agir. C'est la capacité même de payer les victimes qu'on vient chercher.

Sur ce tableau-là, vous voyez les revenus. En 1985, un détenteur de permis propriétaire d'un véhicule de promenade payait 133 \$ sa couverture d'assurance. En 2006, au moment où on se parle, nous payons 130 \$ par année. Donc, c'est comme si on sortait d'un gel tarifaire de 21 ans. Vous allez dire que le réveil est brutal, mais je dois vous dire que l'écart s'est accumulé avec le temps.

Certains nous disent: M. Harbour, vous n'auriez pas dû attendre autant, vous auriez dû amorcer ces hausses de tarifs là bien avant. Je suis d'accord. Probablement qu'on aurait dû commencer avant à augmenter les tarifs, mais il faut constater que, si on me dit aujourd'hui: Il n'y a pas de presse, attendez à plus tard, si, d'un autre côté, on me dit: Vous auriez dû augmenter avant, je pense que ce n'est pas la solution. La solution, c'est de prendre ses responsabilités comme citoyen, de payer ce qu'il faut.

Vous savez, on ne cherche pas à faire de l'argent puis on ne cherche pas à faire des ristournes au gouvernement ou quoi que ce soit. Maintenant, à cette heure, les lois sont claires, c'est un fonds fiduciaire qui ne doit servir qu'à l'indemnisation des victimes et à la sécurité routière, donc un usage très précis des fonds. Et, nous, nous agissons comme conseil d'administration à titre de fiduciaires. Le gouvernement dit: Vous êtes responsables de l'utilisation des fonds que pour l'indemnisation des victimes.

Maintenant, le problème a commencé en 2002. Quand on arrive en 2005, ça veut représenter quoi? Nos revenus sur les permis et l'immatriculation sont estimés à 700 millions. Les coûts totaux du régime sont de 1,2 milliard. Donc, c'est un demi-milliard, 500 millions, de pertes par année si les rendements de la Caisse de dépôt sont à hauteur nette de 6,5 %. 500 millions, ça peut vous sembler abstrait. Dites-vous que c'est 100 \$ par personne qui paie soit sur son permis ou son immatriculation. Et c'est la hauteur de la perte qu'on va encaisser année après année.

Si on ne fait rien, en 2018, la caisse va être vide. La dette qu'on va avoir envers les victimes de la route va être l'équivalent de 15 milliards. C'est 3 000 \$ par payeur — toujours mon 5 millions de payeurs. Et en 2018, vu que je n'ai rien fait, il faudrait hausser les primes de 200 \$ pour juste corriger l'année 2018, et c'est exactement là où on ne veut pas aller. Donc, le problème est structurel, le problème, il est constant. Le problème est devant nous, il faut réagir. Et plus on va attendre, plus l'augmentation va être sévère. On calcule grossièrement, là, sur nos chiffres, qu'à chaque année d'attente c'est 10 \$ de plus d'augmentation qu'il va falloir avoir pour corriger la situation. Donc, c'est excessivement important de pouvoir le faire.

Maintenant, démystifions un peu les revenus de placement. Dans le petit carré en haut, à droite, vous avez les revenus de placement que nous avons obtenus,

bruts, de la Caisse de dépôt de 2000 à 2005. Il est vrai que le rendement de 2005 a été exceptionnel, 17,9 %. Nous sommes le déposant à la Caisse de dépôt qui a obtenu le meilleur rendement en 2004 et en 2005. On a battu, si vous voulez, la CSST, la Régie des rentes, etc. Dans les autres déposants importants de la Caisse de dépôt, le meilleur rendement a été obtenu par la Société d'assurance automobile du Québec. Pas parce qu'on est plus fins que les autres, on utilise les mêmes véhicules que tout le monde. C'est le mixte de véhicules qui est choisi par nos gestionnaires qui fait en sorte que le rendement a été supérieur à celui des autres. Donc, une année 2005 exceptionnelle.

On ne peut pas juger des revenus de placement sur un an, et, à titre d'exemple, je pourrais vous le faire sur cinq, 10, 15 ans, depuis la création de la société si vous voulez. On regarde de 2000 à 2005, six ans de rendement à la Caisse de dépôt, on est passés, en 2000, 5,5 %; en 2001, -5,8 %; en 2002, -10,8 % — quelqu'un faisait état tout à l'heure qu'on avait perdu, en 2001-2002, 1,7 milliard d'actifs, de biens de la société — en 2003, 15,10 %; 2004, 14,6 %; 2005, 17,9 %. Et, quand on fait la moyenne de 2000 à 2005, six années, on a un rendement brut de 5,5 %. Or, comme on escompte le montant qui est dû à nos victimes, on doit avoir un rendement présentement, parce qu'on est capitalisés à 92 %, de 6,5 % de rendement net. Et ce rendement-là ne couvre pas l'année courante, notre train de vie, ce rendement-là ne sert qu'à avoir les capacités financières de payer les victimes que nous avons présentement dans notre portefeuille. Donc, ce n'est pas prospectif, c'est rétrospectif. Ce 6,5 % de rendement là moyen appartient aux victimes, ne doit pas servir à gérer l'année courante de la Société d'assurance automobile.

Vous me dites: Maintenant, M. Harbour, quelles vont être les prévisions? Vous voyez le graphique dans le centre, on vous l'a mis tout simplement comme illustration. Qui peut prévoir les baisses sur nos marchés financiers? J'aimerais ça, le connaître personnellement, là, si vous le connaissez. C'est impossible de dire... On sait qu'il va y avoir une correction. On ne peut pas dire l'année, on ne peut pas dire le mois, elle arrive soudainement et elle frappe souvent très fort. Alors, là où on se replie pour dire: Maintenant, mes avoirs vont rapporter combien? Bien là, je me replie sur la Caisse de dépôt et de placement du Québec. Je vais voir son président, ses gestionnaires, qui font un travail formidable, puis je leur dis: Quelle est notre espérance de revenus dans le futur? Cette année, Henri-Paul Rousseau m'écrivait puis il me disait: M. Harbour, pour les 10 prochaines années, le rendement devrait être autour de 7 %. Ça, c'est le rendement brut de la Caisse de dépôt.

Comme conseil d'administration, on veut bien croire Henri-Paul, mais il faut aller voir quel rendement on peut obtenir sur le marché. Or, il y a des publications. On a pris la publication du Mouvement Desjardins. On l'applique au mixte de notre portefeuille, on trouve 6 % de rendement. On va voir Wyatt, on a un rendement de 6,7 %. Et on va voir la publication de Morneau Sobeco, on entre 6,6 %. Les experts, les grands gestionnaires s'entendent à dire: Dans les 10 prochaines années, le revenu de placement va être entre 6 % et 7 % brut. Donc, il faut enlever 0,3 % de frais. Donc, le rendement net, comme la Caisse de dépôt nous le dit, ça devrait être à peu près 6,7 %.

● (10 h 30) ●

Toutes les projections maintenant que vous avez vues, ce qu'on vous prédit pour 2018 est fait avec 6,5 % de rendement. Donc, je pense que réellement il faut regarder dans le futur. Est-il pensable, dans le futur, qu'on ait des rendements de 18 %? La réponse est non. Avec un taux d'inflation de 2 %, le taux de rendement réel par-dessus ce taux-là ne peut pas être de 16 %. Si jamais ça se produisait, nous aurons beaucoup d'autres problèmes. Mais on n'aura plus de problème avec les fonds de pension, mais on va avoir des problèmes ailleurs.

Quand on regarde nos rendements — je reviendrais, oui, sur la précédente — quand on regarde les rendements d'en haut, en l'an 2000, on a fait un pas pire rendement, 5,5 %. Quelle aurait été la perte, sur les mêmes bases comptables qu'aujourd'hui? Même évaluation, 234 millions. La perte de 2001, 1,2 milliard; la perte de 2002, 1,5 milliard; la perte de 2003, 149 millions; la perte de 2004, 163 millions; et on va sortir avec un profit estimé à 200 millions avec 17,9 % de rendement. Si, à 17,9 % de rendement, je ne sors qu'un bénéfice de 200 millions, j'ai un problème. Il y a quelque chose, il y a un problème structurel majeur, c'est que mes revenus ne couvrent pas mon coût du régime, pour un montant annuel de 500 millions.

Vous dites: M. Harbour, vous aviez dit qu'on aurait 500 millions de pertes en 2005, et là vous parlez d'un profit de 200 millions? Pas trop, trop futé, le monsieur, 17,9 % de rendement! Je vous ai dit que mes projections étaient à 6,5 % de rendement. C'est 11 % de rendement additionnel. 1 % de rendement vaut pour la société 70 millions. Donc, je devrais avoir un écart, entre mon 200 millions et mon 700 millions, pas de 700 millions, de 770 millions. Où est passé l'autre 70 millions? En grande partie, la détérioration du bilan routier pour 2005. On a plus de victimes à soigner ou à indemniser, il y a plus de décès sur nos routes. Ça explique le 50 millions.

Les actions qui ont été prises pour corriger la situation, l'Assemblée nationale a voté un projet de loi, la loi n° 55. Ils ont dit: On va faire du Fonds d'assurance automobile une fiducie à utilité sociale complètement indépendante de la structure du gouvernement. Moi, ce que j'ai compris, c'est qu'on a peut-être pris des fonds là-dedans, mais on n'en prendra plus, maintenant c'est pour l'acquis total des assurés. Donc, on fait un lien.

Deuxièmement, si je fais, une année, 1,5 milliard, imaginez-vous que, si c'était consolidé avec le budget du gouvernement, alors que le gouvernement n'a pas le droit de faire de déficit, imaginez-vous l'acrobatie comptable qu'il faudrait faire pour réduire les dépenses de l'État. Donc, la fiducie est un organisme indépendant voué exclusivement pour l'indemnisation des victimes et la sécurité routière, donc réellement enchâssé et encadré.

On nous donne l'obligation de dire: Corrigez votre train de vie, corrigez vos excédents de dépenses sur vos revenus pour 2015 et éliminez tout déficit constaté dans une période de 15 ans, pour être sûr que le fonds à les argents pour indemniser les victimes.

De plus, il y avait 100 millions de dépenses qui ne regardaient pas l'indemnisation des victimes et la sécurité routière, et le gouvernement l'a pris à sa charge, l'a envoyé soit au MSSS ou au ministère des Transports pour la réadaptation des véhicules pour les personnes handicapées. On salue le geste, c'est un geste très positif. Donc, maintenant, à cette heure, c'est clair, l'engagement

des sommes ne vise que l'indemnisation des victimes et la sécurité routière.

En plus, ils ont mis sur table... vous avez mis en place une table sur la sécurité routière. Il y a détérioration du nombre de victimes sur nos routes de 2000 à 2005, d'une façon importante. On est loin d'avoir le meilleur bilan de sécurité routière au Canada ou dans le monde. Il y a de l'ouvrage à faire là-dessus, il y a des choses à faire pour baisser le nombre de victimes. Et on encourage beaucoup, on va travailler très fortement — j'ai ma vice-présidente, Johanne St-Cyr, qui est ici avec moi aujourd'hui, si vous nous parlez de sécurité routière, on peut en parler — mais il y a des choses importantes qui doivent être faites, des décisions qui doivent être prises, et l'application doit se faire. Donc, il faut contrôler la vitesse, l'alcool, et tout, l'infrastructure. La sécurité routière est un large domaine.

Qu'est-ce qu'on a fait à l'interne pour dire: l'augmentation ne peut pas provenir seulement d'une hausse des contributions, c'est trop facile? L'an passé, j'ai rencontré 2 200 de mes employés et je leur ai expliqué la situation. Je leur ai montré dans quel marasme on s'en allait et j'ai dit: C'est bien de valeur, mais il va falloir réviser tout notre système de dépenses, à l'intérieur de la société, pour voir où on peut couper. Trois groupes de travail se sont mis à l'oeuvre, un sur l'indemnisation des victimes. Est-ce que notre indemnisation est parfaite? On sait tout de suite qu'une grande entreprise comme ça, la réponse, c'était non. Donc, on a trouvé des économies qu'on pouvait faire sur l'indemnisation, soit en indemnisant plus vite, en intervenant plus rapidement sur les dossiers où c'est important de soigner la personne le plus rapidement possible pour qu'elle recouvre une vie normale rapidement.

On a regardé le budget. Le Conseil du trésor nous dit: Vous allez remplacer seulement quatre ressources sur 10. Donc, une décroissance du nombre d'employés de la société. Or, la société actuellement a 3 300 ETC, qu'on appelle, les équivalents de temps complet, 3 300 personnes qui travaillent pour elle. Dans cinq ans, il va en rester 3 000. Or, le défi de gestion, c'est beau à dire, le défi de gestion maintenant, c'est de continuer à donner le même service aux citoyens avec 300 personnes de moins.

Et, après ça, on a regardé la technologie. Puis il y avait des investissements importants en technologie. Il y avait eu un retard. Ils ont repris le retard les dernières années. On a regardé avec doigté, en disant: Est-ce qu'on peut réduire l'investissement technologique sans nuire au futur, mais... Et là, à ce moment-là, le montant investi en développement informatique va passer à peu près de 24 millions à 8 millions par année. On ne compromet pas l'avenir, mais on va faire qu'est-ce qui est essentiel pour le futur. Donc, on réduit. Et ça, je dois vous dire que c'est très payant, parce qu'il y avait beaucoup de consultants dans la boîte, puis, à ce moment-là, il va y en avoir beaucoup moins.

En plus, dans nos orientations budgétaires, on a dit: Nous autres, on ne veut aucune croissance de dépenses dans les cinq prochaines années. Donc, c'est un budget zéro, cinq ans. Donc, si les dépenses totales de la société sont autour de 325 millions, ça inclut l'accès, le contrôle routier Québec, etc., on veut que, dans cinq ans, on ait battu l'inflation et qu'on ait exactement la même

enveloppe budgétaire. On estime à 70 millions les dépenses qu'on peut couper à l'interne, chez nous.

Maintenant, si on résume qu'est-ce que ça fait, c'est que le problème structurel était de 600 millions. Le gouvernement a pris à sa charge, O.K., au ministère... au MSSS, tout ça, 100 millions. Donc, il reste un manque à gagner de 500 millions. La proposition que nous faisons, c'est d'aller chercher 60 % de ce montant-là en hausses de contributions. Donc, il va rester 200 millions qui n'est pas couvert par notre demande de hausses. On va réduire, dans trois à cinq ans, 70 millions des dépenses de la société. Il va rester une demande additionnelle de 130 millions. Et là vous comprendrez qu'on va être très actifs en sécurité routière parce qu'on pense qu'une des solutions pour ne pas aller trop loin, ce serait de revenir au nombre de victimes que nous avons en l'an 2000. Il y a 120 millions de détérioration sur le bilan routier, pour la Société d'assurance automobile, de l'an 2000 à 2005. Alors, l'objectif, ce serait de dire: Si on revenait au nombre de victimes de l'an 2000, le 130 millions, on pourrait le battre.

● (10 h 40) ●

Maintenant, vous dites: M. Harbour, c'est des projections. Qu'est-ce qui arrive — va deux acétates plus loin, on va revenir sur celui-là; qu'est-ce qui arrive — M. Harbour, si les revenus de placement sont supérieurs? Vous allez voir tantôt qu'on a une perte, on a un déficit estimé, en 2015, de 2 milliards. On va baisser le déficit. Qu'est-ce qui arrive si vos économies de 70 millions, vous êtes un bon gestionnaire, que vous en faites plus? Bien, ça va pouvoir réduire les hausses futures parce qu'on va avoir un besoin moindre que le 130 millions résiduel. Qu'est-ce qui arrive si la Table de sécurité routière et le gouvernement agissent pour réduire le nombre de victimes et que vous avez les résultats comparables à ceux qu'on a obtenus en France? Bien, à ce moment-là, bien je dis: Écoute, on va réduire la hausse future ou même l'annuler, on va rembourser le déficit, et, si par malheur on a trop augmenté les primes, on les rebaissera. Cet argent-là, maintenant, on ne la perd pas, ce n'est que pour les indemnités et la sécurité routière.

Donc, si on revient à l'acétate suivant: À quelle vitesse on veut corriger la situation? Là, je m'excuse, mais on va vous faire faire un petit effort de comptable.

Une voix: On va essayer.

M. Harbour (John): On va essayer. Vous avez la ligne jaune sur le tableau. Ça, c'est en faisant ce qu'on appelle un choc tarifaire. Ce qu'on aurait besoin comme choc tarifaire, c'est d'augmenter de 58 \$ immédiatement la prime d'assurance, la contribution d'assurance pour l'année 2007 — c'est une augmentation annuelle, faites attention — et, après ça, on l'indexe année après année. Le tout commence le 1er janvier 2007. On estime à peu près à 1 milliard, 1,1 milliard qui va être le déficit, et on va garder le déficit sur le même palier.

Donc, ça me fait penser au désastre qu'ils ont eu à New Orleans, les digues ont crevé, et là l'eau est rentrée dans la ville. La ligne jaune, c'est de dire: Quel est le coût pour réparer les digues, pour ne plus que l'eau rentre dans la ville? Ça fait que, si on commence à 58 \$ le 1er janvier 2007, à ce moment-là j'ai corrigé ma digue, mais cette hausse-là ne comprend pas le coût pour sortir l'eau de la ville.

La deuxième, qui est en rouge, c'est ce qui nous est demandé dans la loi n° 55. Prenez votre temps, le déficit de l'année courante, vous avez jusqu'en 2015 pour le combler, et après, dès que vous constatez un déficit, comblez-le sur 15 ans, donc quelques dollars d'augmentation. Ça fait que c'est sûr qu'à ce moment-là, au lieu d'être à 81 \$, on est à 38 \$, 52 \$, 69 \$, 83 \$.

Qu'est-ce que l'on propose à la Société d'assurance automobile? C'est de corriger la digue le plus vite possible mais de ne pas retirer l'eau. Donc, une augmentation qui part de 23 \$, 47 \$, 59 \$, 73 \$, on corrige la digue, mais on ne retire pas l'eau du village. À ce moment-là, qu'est-ce qu'il fait? C'est que la proposition que l'on fait: balançons notre train de vie le plus rapidement possible, fait en sorte que, sur la période jusqu'en 2015, sur les neuf prochaines années, on va être à 97 \$, comme dans le cas du choc, alors que, si on prenait 2015 et 15 ans pour récupérer, nous serions à 139 \$. Par contre, il y a une grande différence, c'est qu'à 139 \$ j'ai en place les augmentations pour résorber le déficit, alors que, dans l'autre cas, je ne l'ai pas. Mais on dit: Le déficit, on peut attendre les 15 ans et voir tout ce qui peut être fait pour être en mesure de l'apprécier pleinement.

Donc, la proposition qui est faite par le conseil d'administration au conseil d'experts, c'est d'aller récupérer ces argents-là sur cinq ans, de 2006 à 2010, et on ne demande pas d'augmentation pour 2006, on commence le 1er janvier 2007.

Qu'est-ce que ça veut dire, maintenant, par groupe de risque? Ça fait qu'on a différents groupes de risque, à la société, on a ceux qui n'ont qu'un permis de conduire, donc pas d'immatriculation à leur nom, qu'un permis de conduire; on a ceux qui ont un permis de conduire et une ou des voitures à leur nom, donc qui cumulent les deux; on a les motocyclettes; on a les cyclomoteurs; et on a les véhicules commerciaux.

Première chose, pour les détenteurs d'un permis de conduire: la seule manière de payer plus cher son permis de conduire que son voisin, c'est d'avoir des points de démerite. Donc, on a estimé, si vous voulez, le risque zéro, à zéro point de démerite. Et là, dès que vous avez des points de démerite dans votre dossier — vous regardez la courbe — quelqu'un qui est à 10, 12, 13 points de démerite a 4,75 % de chances de plus de faire un accident. Ça fait que ça, c'est prouvé par chaque groupe de risque. Donc, ce n'est pas une pénalité, ce n'est pas une amende, c'est tout simplement que vous rentrez dans un groupe de risque qui coûte plus cher à la société, et on vous demande de rembourser le coût que vous engendrez. Donc, il n'y a pas de pénalité. Et la proposition qu'on fait, au conseil d'experts, c'est de dire: À partir du premier point, on va augmenter de 50 % le montant de base, à partir de quatre points, on va être à 100 %, donc le double, et on monte comme ça pour le facteur de risque.

Quand on dit, en sécurité routière, que la vitesse tue, la vitesse coûte cher. Alors, l'alcool et la vitesse, c'est probablement ceux qui sont dans la zone. 80 % des citoyens au Québec n'ont pas de points de démerite. Donc, quand on dit le risque zéro, c'est leur expérience à eux. Le 20 % qui ont des points d'inaptitude, eux, le risque augmente. À ce moment-là, on demande tout simplement à ce que chacun paie son risque.

Deuxièmement, les hausses qu'on demande. Et là c'est encore un exercice comptable. Qu'est-ce qu'on demande? On payait 23 \$ en 2005. On dit: On va augmenter de 12 \$ par année, 1 \$ par mois pendant 60 mois. C'est le 60 \$ que nous avons besoin, et on va le faire sur cinq ans, de 2006 à 2010. Donc, la prime passe de 23 \$ à 35 \$, à 47 \$, à 59 \$, à 73 \$, à 87 \$. 1 \$ d'augmentation par mois pendant 60 mois.

2006, il n'y a pas d'augmentation. On peut dire: C'est dû aux bons résultats des placements de l'an passé. Oubliez ça. C'est tout simplement que le processus dans lequel on est engagé est lourd, et on n'avait pas le temps de les faire, de les mettre en vigueur pour le 1er janvier 2006, ça fait qu'on ne veut pas en retirer des mérites. Mais on l'oublie. Par contre, on ne l'oublie pas pour 2007, ça fait qu'au lieu d'être 35 \$, c'est 47 \$.

Alors, c'est pour ça qu'on aurait aimé, nous, présenter à la population un permis de conduire sur base annuelle. Dire: Tu payais 23 \$, bien là, maintenant, tu vas payer 35 \$, puis là tu vas payer 47 \$, puis là... Et ça, à ce moment-là, ça devient beaucoup plus social, beaucoup plus humain. J'augmente d'une piastre par mois tant et aussi longtemps qu'on ne retrouvera pas l'équilibre. Mais je suis sur un permis biannuel. Essayez de comprendre, maintenant. En 2007, je vais demander 102 \$. Incroyable! Bien, c'est le 47 \$ plus le 59 \$. Vous allez dire: M. Harbour, là, vous êtes un comptable, mais vous vous trompez, là, 59 \$ puis 47 \$, ça fait 106 \$, ça ne fait pas 102 \$. C'est que mes actuaire ont escompté l'augmentation de la deuxième année, vu qu'elle est payée d'avance, on l'a escomptée pour que ça donne 102 \$, c'est-à-dire qu'on a pris les rendements escomptés de la Caisse de dépôt et on l'a appliqué à l'augmentation perçue d'avance par la société, parce qu'on est sur un permis de deux ans.

Donc, quand on regarde les permis de conduire, l'augmentation des permis de conduire, c'est 12 \$ par année, 1 \$ par mois pendant 60 mois. Bien, c'est sûr que, quand je regarde un permis qui n'a pas eu d'augmentation du tout et que je lui additionne deux années d'augmentation puis que je les compare toutes les deux, bien là je trouve des pourcentages qui n'ont pas d'allure, ça double, ça triple et ça fait des pourcentages: 12 \$, 24 \$, 36 \$, la troisième année, c'est 36 \$. Moi, ça me coûte plus cher pour faire un plein d'essence. Donc, ce n'est pas aussi antisocial, sauf qu'il faut que ce soit mis sur un permis biannuel, et le permis biannuel doit être payé, à son renouvellement, cash.

Ça fait que maintenant, pour quelqu'un qui a un véhicule — ça fait que, là, on a parlé, il y a 1,4 million de citoyens qui avaient seulement un permis de conduire, j'en ai 3,6 millions qui ont un permis de conduire et un véhicule — ils vont payer la même augmentation sur le permis. Sur le véhicule, l'immatriculation du véhicule de promenade, l'augmentation, c'est une indexation seulement. 2 \$ d'augmentation pour tout véhicule de promenade, qu'il soit petit, gros, neuf ou usagé, là, on paie, sur les véhicules de promenade, une augmentation de 2 \$, c'est l'indexation, tout simplement. Pourquoi? Parce qu'en augmentant le permis j'ai été chercher les deniers pour équilibrer la classe sur cinq ans.

● (10 h 50) ●

Maintenant, quand on arrive sur les motocyclettes, O.K.? Nous avons travaillé très fort avec les

associations de motos pour essayer de comprendre le phénomène de la fréquence d'accidents. Moi, on me disait: M. Harbour, une moto, ce n'est pas dangereux en soi; c'est un peu plus dangereux qu'un véhicule de promenade, c'est sur deux roues au lieu de quatre, mais c'est la personne qui conduit qui peut doubler, tripler et quadrupler le risque qui est associé à une moto. Il faudrait tenir compte de l'expérience du conducteur, du sérieux du conducteur. Comment on peut y arriver?

Moi, actuellement, j'ai 141 000 motos sur le marché, sur nos routes, j'en immatricule 141 000, mais j'ai 2,1 millions de conducteurs. J'ai un problème. Moi, j'ai un permis, c'est ça, je peux conduire une moto. Je n'en ai jamais conduit de ma vie. Que Dieu me protège! Que je n'essaie pas d'aller m'en louer une puis de me tirer sur les routes, parce qu'à ce moment-là la santé des autres ou la mienne pourrait être à risque.

Ça fait que ce qu'on propose au conseil d'experts, c'est de dire: La classe 6A, B et C, on va la facturer, on va prendre 25 % de notre besoin d'entrée de fonds et on va le mettre sur la classe 6A, B ou C. Ça fait comme si le permis moto se dissociait du permis de base. Quand on va connaître qui conduit les motos, à ce moment-là on va pouvoir dire qui engendre un risque additionnel, et là, à ce moment-là, on pourra corriger le tir. Alors, on a pris 36 millions de besoin d'entrée de fonds, on l'a envoyé sur la classe moto. On estime qu'il y a à peu près 175 000 conducteurs motos, ça va rapporter 8 millions. Et, après ça, on verra comment on peut tenir compte du comportement, de l'expérience du motocycliste.

Après ça, il faut regarder la moto. Donc, le permis moto, c'est qu'il va payer le même prix que la classe 5, mais il n'y aura pas de pénalisation pour les points d'inaptitude, parce qu'on ne connaît pas comment on va identifier le conducteur à risque. Donc, c'est réellement le prix de base qui est payé, sans majoration.

Maintenant, une motocyclette, l'immatriculation d'une motocyclette, et là on va vous sortir des pourcentages tout de suite de la motocyclette sport. Elle y goûte! Puis, on n'a rien contre les motos. Mais regardez la fréquence. Il y a deux items, quand on vient assurer. Il y a la fréquence d'accidents: une 400 cc et moins, il y a 1,5 fois plus d'accidents qu'un conducteur de véhicule de promenade; une 400 cc régulière et plus, deux fois plus d'accidents qu'un véhicule de promenade; un 400 cc et plus sport, selon notre définition d'un sport pur, c'est huit fois plus d'accidents. On a un furieux de problème! Si je dis qu'un véhicule de promenade coûte 200 \$ en moyenne puis que j'ai quelqu'un ou un groupe de risque qui fait huit fois plus d'accidents que la moyenne de base, vous êtes rendus, tout de suite là, en multipliant, à 1 600 \$.

Et les dommages, maintenant. Quand vous êtes sur une moto et que vous avez un accident, le dommage est supérieur. Il est 2,5 fois plus important qu'un véhicule de promenade. Mais vous allez dire: M. Harbour, vous n'avez pas tout à fait raison, là, les motos, ils se font frapper, eux autres. 50 % des accidents en moto, la moto est seule, donc on ne peut pas imputer. Quand ça implique un autre véhicule routier, il y a une certaine vérité là-dedans. Les études américaines puis nos études aussi à l'interne nous semblent prouver que, dans 60 % des cas, ce n'est pas eux qui sont responsables, c'est l'autre véhicule. Ils sont plus durs à voir, la vitesse est plus difficile à identifier, de telle manière qu'il y a une responsabilité un peu plus

grande sur les autres véhicules. Quand une moto est impliquée avec une auto, supposons que le conducteur de la moto a des dommages pour — je vais mettre n'importe quel chiffre, là — 100 000 \$; il est impliqué avec un camion, le camion n'a pas de dommage corporel, on prend 50 % du dommage corporel de la moto, puis on l'impute au camion, puis on va le demander au propriétaire du camion sur son immatriculation. C'est un système «no-fault», c'est 50-50. Ils sont un petit peu pénalisés, là, pour 10 % de responsabilité qui va sur son... Mais dites-vous bien que je ne suis pas capable de savoir s'ils sont responsables ou non. Un système de tort, c'est quand la cour détermine, bien des fois, qu'un tel est responsable plutôt qu'un tel. Au Québec, on n'a pas ce genre de jugement là. Je ne le sais pas, qui est responsable.

Donc, la fréquence d'accidents motos est importante. Certains me disent: M. Harbour, c'est seulement six mois par année. Je dis: J'espère que, si c'était 12 mois par année, ce ne serait pas le double de ce qu'on vit! La fréquence est importante. Le coût moyen est important. On impute 50 % du coût, dès qu'il y a un autre véhicule impliqué dans l'accident, on l'enlève sur la classe moto. Et ce qu'on demande, c'est d'être... que le motocycliste paie ce qu'il coûte à la société. Vous dites: Oui, mais vous ne pourriez pas subventionner le transport... le monde de la moto? Ce n'est pas écrit dans mes règlements que je dois subventionner un groupe à même les contributions d'un autre groupe. Si je voulais épargner la classe moto, il faudrait que j'augmente de 25 \$ tous les autres contributeurs à la caisse, au régime, pour éviter... pour épargner, si vous voulez, la classe.

Qu'est-ce que ça veut dire, au point de vue graphique? Ça veut dire que les motos régulières vont avoir des augmentations importantes, de l'ordre environ de 100 \$ par année, et, sur la moto sport, à cause de la fréquence d'accidents principalement, les augmentations sont fulgurantes. Or, quand on parle des pourcentages, des 265 %, etc., c'est sur cette classe-là. C'est 11 % du parc de motos. Le conseil d'administration ne pouvait pas garder sous silence cette constatation-là. Je pense qu'il faut la mettre sur la place publique, il faut l'envoyer au conseil d'experts, il faut que les groupes interviennent, il faut que la Table de sécurité routière en soit saisie. Il y a tout un travail à faire sur la classe moto.

On pourrait même aller jusqu'à se demander à savoir si ces véhicules-là, ces petites bombes là, peuvent rouler sur nos routes. Aux vitesses où ça peut aller, si quelqu'un s'échappe puis qu'il veut essayer réellement son bolide, on n'a peut-être pas les routes pour accueillir. On me dit — je n'ai pas été vérifier, parce que c'est au Japon, mais on me dit — que les pays manufacturiers de ces motos sport là ne les permettent pas sur leurs routes. Et, nous, on a des routes qui sont victimes... le gel, puis le dégel, puis tout ça, et on permet ces véhicules-là sur nos routes. Je pense que c'est une question à adresser à la Table de la sécurité routière: Qu'est-ce qu'on fait? Nous, on peut lui dire: On n'a plus de surplus, la perte est de 100 millions par année, on n'est plus capables de la supporter, on a une très grande gêne à demander aux autres de payer pour le monde de la moto et, à ce moment-là, on propose les hausses qui sont là. Ça va certainement amener un débat, un grand débat — on le souhaite — et j'espère qu'on va arriver à baisser les fréquences d'une manière importante.

Maintenant, on a parlé de nous, on se décourage un peu à se regarder, comparons-nous un peu. Or, malgré les hausses, quand on regarde les véhicules de promenade, nous allons être encore le régime, au Canada, le moins dispendieux. Et là vous avez deux catégories sur votre... vous avez les 42 ans et les jeunes, 21 ans. Nous, on ne tient pas compte de l'âge. La Saskatchewan et le Manitoba non plus, sauf qu'ils donnent un escompte pour le nombre d'années d'expérience, en Saskatchewan. Mais, quand on compare les jeunes avec les autres provinces, ça n'a pas de bon sens. Ça fait que, comme c'est un monopole d'État, comme... on ne tient pas compte de l'âge. Si on tenait compte de l'âge, le jeune paierait plus cher. Parce que, quand on vous dit, en sécurité routière, que les jeunes sont surreprésentés dans les accidents, bien ça veut dire que la fréquence est plus élevée à cause de l'âge, à ce moment-là la prime devrait suivre ça. Mais ce régime-là ne tient pas compte du sexe, de l'âge, de la région; il y a beaucoup de critères qu'on n'a pas à tenir compte.

Si on va comparer, maintenant, le prix des motocyclettes, vous avez la même situation, on va être encore la province qui est la plus économique. Et, quand on regarde pour le jeune, sauf la Saskatchewan, c'est encore au Québec où ça va coûter le moins cher. Or ça, ça tient compte des deux hausses annoncées, 2007, 2008.

Donc, en résumé, ce qu'on a voulu vous présenter aujourd'hui, c'est de vous dire que ce régime d'assurance là est un des meilleurs au Canada, couvre bien les personnes qui utilisent nos routes, est non discriminatoire, c'est un «no fault» absolu, et nos citoyens sont protégés, qu'ils soient au Québec ou n'importe où dans le monde, et ça, je pense que c'est important. Deux, elles sont très bien indemnisées, aucune limite pour les médicaments, aucune limite pour les soins, aucune limite pour les aides, etc. Donc, c'est un régime qui protège bien la personne, une rémunération jusqu'à l'âge de 68 ans. Donc, une bonne protection, une bonne couverture, ce qui en fait un des meilleurs régimes. Et ce qu'on a voulu vous démontrer, c'est que la situation financière est importante, inquiétante. Le problème est structurel. Il ne se corrigera pas par des revenus de placement additionnels, il va se corriger par une hausse de contributions.

J'ai essayé de vous vendre le périple qu'a suivi mon conseil d'administration, en disant: Bien, on pourrait demander un choc tarifaire. On dit: Ça n'a pas de bon sens. On pourrait y aller, ce que demande la loi, sur 2015, 15 ans. On trouvait que c'était sévère un peu. On disait: Allons-y sur cinq ans, de 2006 à 2010, en oubliant 2006, et corrigeons la digue. Après 2010, nous verrons comment il faut sortir l'eau de la ville.

Donc, M. le Président, ça résume un peu ce que je voulais vous dire. J'espère que je n'ai pas été trop long et que le petit côté comptable n'a pas pris le dessus sur le côté de l'assureur.

● (11 heures) ●

Le Président (M. Pinard): Ah, merci, M. le P.D.G. M. Harbour, merci beaucoup. Nous allons... Vous êtes effectivement entré dans votre temps, il vous restait encore un deux minutes.

Discussion générale

Alors, ce deux minutes-là va être attribué à mes collègues qui ont sûrement énormément de questions à

vous poser de part et d'autre. Alors, sans plus tarder, je vais céder la parole au vice-président de la commission et député de LaFontaine. Alors, M. le vice-président.

Calcul des revenus de placement anticipés

M. Tomassi: Alors, merci, M. le Président. M. Harbour, bonjour. Belle présentation. On voit que vous connaissez très bien votre dossier. On ne peut pas trop en redire là-dessus. Vous maîtrisez bien vos chiffres.

Je voulais revenir un peu dans l'objectif de la loi n° 55 quand elle a été adoptée. Et ça fait quand même deux ans et demi qu'on siège, nous, pour la plupart, ici, pour avoir été élus en 2003. Et une des choses qu'on nous a dites, nous a répétées, et que l'opposition aime à redire de temps en temps: il y a une volonté du législateur. Quand une loi est adoptée, il y a une volonté du législateur d'atteindre un but.

Le but, on l'atteint par l'adoption d'une loi et avec tout ce qui s'est dit alentour de cette loi-là, hein? Des fois, on peut écrire un article de loi, mais la volonté du législateur, des fois il faut aller revoir ce qui s'est dit sur les discussions, comme on fait en commission parlementaire, pour vraiment comprendre quel était le but du législateur.

Et, dans votre document, dans le document de la régie, là, de la SAAQ, rapport annuel de gestion 2004, à la page 4: «La création de la fiducie vise à renforcer le rôle d'assureur public de la société et à séparer sa mission d'assurance automobile de ses autres mandats. Les contributions d'assurance constitueront dorénavant un patrimoine fiduciaire distinct, sans lien avec [le choix budgétaire] du gouvernement. Un autre objectif est de donner à la société le moyen de rétablir graduellement sa situation financière pour qu'elle puisse tenir ses engagements actuels et futurs envers les victimes et assurer la pérennité du régime», ce que vous nous avez expliqué tantôt.

Un autre paragraphe dit: «À cette fin, sur le plan financier, le projet de loi n° 55 apporte la souplesse requise pour que la société puisse étaler sur un certain nombre d'années le processus de rétablissement de sa situation financière: jusqu'au 31 décembre 2015 pour atteindre le plein financement et 15 ans pour revenir à une pleine capitalisation. Il sera donc possible de répartir sur plusieurs années d'éventuelles hausses des contributions d'assurance.»

Et, à ce juste titre, je voudrais vous relire un passage du ministre d'alors des Transports, qui disait... d'ailleurs, simplement vous dire que le ministre des Transports du temps, en 2001 — ça, c'est dans le temps des gens du Parti québécois — lors d'une commission parlementaire, avait déjà évoqué que la SAAQ s'en allait vers des déficits importants. Et, même en 2001, déjà, qui, lui, parlait de 200 millions de dollars; évidemment, ça a été de 33 millions de dollars avec des modifications de règles comptables. Vous avez utilisé un excellent terme: «acrobatie comptable». J'aurais utilisé autre chose, mais on va s'en tenir à acrobatie comptable. Donc, avec les dispositions actuelles de la loi telle qu'elle est, et si nous devions respecter les exigences relatives au sous-financement et à la capitalisation, ça voudrait dire, ça, des hausses significatives à court terme pour les assurés. Et le gouvernement veut éviter

une telle situation, et c'est pourquoi le projet de loi n° 55 apporte beaucoup de souplesse dans le cadre d'un rétablissement graduel de la situation financière de la SAAQ, et ce, pour maintenir évidemment et renforcer la sécurité des assurés.

Or, de là la volonté du législateur de dire: Il y a un problème. On prend nos responsabilités, ce qu'eux, de l'autre côté, n'ont jamais voulu faire. On dit: Il y a un problème. On va essayer de le régler, mais on va essayer de le régler pour que les gens puissent absorber cet ajustement tarifaire. Or, on va donner toute la latitude possible à la SAAQ de prendre les mesures qui s'imposent pour essayer de diminuer cette hausse-là. Alors, je comprends votre document, vous prenez en compte quatre années, hein, vous refaites... vous modifiez puis vous ajustez la période d'ajustement sur une période de quatre ans.

Vous avez parlé du rendement de la Caisse de dépôt, à 6,5 %. Je vous rappellerais aussi qu'indépendamment du chiffre, de dire: L'année prochaine, on s'attend à 6,5 %... si on prend sur le cinq ans, vous avez amplement raison, c'est 5,51 %. Sur 10 ans, le rendement moyen est de 8,77 %; sur 15 ans, 9,59 %; sur 20 ans, 9,47 %. Et, depuis 1978 à aujourd'hui, le rendement moyen a été de 10,52 %, alors nettement supérieur au 6,5 %, si on le prend pour une année. Puis, vous avez amplement raison de dire: On ne peut pas le prendre sur une année. On peut le prendre sur cinq ans, qui est de 5,51 %, mais vous pourriez même le prendre sur 10 ans. Vous pourriez prendre, comme gestionnaire de la SAAQ, dire: Moi, je vais faire mon calcul sur 10 ans. Alors, pourquoi le prendre... de un, le régler sur quatre ans, pourquoi ne pas l'étaler sur une plus longue période de temps, de un? Et, de deux, pourquoi tenir seulement compte du rendement, du 6,5 %, d'une année, quand on vous dit que, sur 10 ans, on a un 8,77 % de moyenne de rendement?

Le Président (M. Pinard): M. le président.

M. Harbour (John): Quand nous regardons les revenus de placement, il faut les regarder... Quand on regarde les revenus de placement du passé, c'est le taux de rendement réel qu'on obtient et les taux d'inflation. Ça fait que, si on va prendre, depuis la création de la société, puis on regarde les taux d'inflation qu'ils ont eus dans ces années-là, bien, à ce moment-là, c'est sûr que les rendements sont supérieurs, et je ne peux pas. Ça fait que, donc, qu'est-ce qu'on fait? C'est qu'on se retourne vers le futur et on dit: Est-ce qu'il y a une pensée inflationniste? Mais elle est absente, et on regarde le futur. Peut-être que je demanderais au président du comité de vérification de vous éclairer un peu sur la façon dont il voit les placements, je pense qu'il connaît ça un petit peu plus que moi encore. M. Rémillard.

Le Président (M. Pinard): Alors, voulez-vous vous identifier pour les fins d'enregistrement?

M. Rémillard (Serge): Serge Rémillard.

Le Président (M. Pinard): Alors, M. Rémillard.

M. Rémillard (Serge): Alors, peut-être en complément. Je pense que ce qui est important dans... justement

quand on regarde les prévisions pour ce qui est du passif actuariel, il faut prendre en considération l'inflation évidemment sur le long terme et le taux qu'on cherche à avoir au-dessus de l'inflation. Donc, au niveau du fonds, ce qu'on a demandé à la Caisse de dépôt, c'est: Quel est votre confort, compte tenu de notre répartition de l'actif, dans le futur? Et c'est de là que la caisse nous donne un confort, qui est non garanti, là, d'à peu près 6,5 %. Et 6,5 %, c'est donc à peu près, grosso modo, avec une inflation de 2 %, ce qu'on n'avait pas dans les années quatre-vingt.

Et, je pense, ce qui est très important à comprendre dans l'analyse du comité de vérification ou du conseil, c'est *départager le fonds*. Le fonds, lui, là — imaginez-vous, là, 7 milliards en 2004 — ce fonds-là ne sert qu'aux accidents passés, et ça lui demande 6,5 % de rendement. Si on arrêtait, demain matin, d'assurer les gens, on a besoin de ce 7 milliards là pour le «phasing out» des assurés qui ont eu des accidents. Ça ne sert absolument à rien, ça ne sert pas du tout au futur. Donc, le 7 milliards, on ne peut pas, quelle que soit la volatilité du rendement, l'utiliser pour le courant. Alors, c'est un peu la pensée du conseil, en disant: Qu'on ait, une année, 17,5 % de rendement, qu'on en ait -10 %, l'important, c'est qu'on ait à long terme une garantie qu'on ait du 6,5 %, pour le passé. Alors, ce passé-là, nous, il nous interpelle, parce que ce n'est quand même pas une garantie qu'on n'aura pas un crash boursier comme en 1987 ou en 1993, mais on prend pour acquis qu'on dort tranquille avec ce 6,5 % là.

● (11 h 10) ●

L'autre, le quotidien, année sur année, on a un déficit de 500 millions. Alors, ce qu'on a présenté tantôt — peut-être revenir — pourquoi y aller si rapidement? Deux secondes. C'est une question d'équité intergénérationnelle. Parce que, si on y va — je prends juste la ligne comparable, là — de l'étalement maximal permis par la loi, en 2015, le permis coûterait 139 \$, parce qu'on a pelleté en avant, et ça, c'est récurrent, là, c'est après... tous les ans. Donc, à partir de 2011, ça coûte déjà plus cher de pelleter en avant que si on fait un étalement qui essaie de corriger le tir le plus rapidement possible. Alors, c'est ce qui nous a guidés en termes de pérennité puis d'intégrité.

Le Président (M. Pinard): M. le député de Portneuf.

M. Soucy: Alors, merci, M. le Président.

Le Président (M. Pinard): Je voulais vous demander, s'il vous plaît, vu que le temps imparti est très limité — à moins qu'on décide de faire un mandat autre — à ce moment-là, je vais vous demander d'être un petit peu plus succincts dans vos questions et dans les réponses, s'il vous plaît.

Hausse des contributions exigées des motocyclistes

M. Soucy: Alors, merci, M. le Président. J'ai bien écouté vos explications, M. Harbour, et ça fait du sens selon votre hypothèse. Je veux quand même revenir brièvement sur le constat que vous faites.

À partir de 1982, on a un écart qui se creuse entre les revenus et dépenses au niveau des opérations annuelles. Et l'objectif de la loi, bien qu'on nous accuse

de tous les maux, c'est de prendre nos responsabilités et d'éviter que, malgré le fait que tout le monde savait depuis 1982 que l'écart se creusait, on ait par la suite appliqué des diminutions des coûts pour des fins politiques. Alors, le fait d'envoyer ça dans une fiducie qui soit indépendante, ça va éviter qu'à l'avenir on fasse de la politique — j'oserais dire: de la petite politique — sur le dos finalement des responsabilités qu'on a, comme gouvernement, à assumer pour les années futures.

Ma première question. Tantôt, on parle d'équité puis on parle des jeunes. On est en problème démographique tout à fait particulier. En commission parlementaire, la semaine dernière, on a eu des experts qui sont venus nous dire: Écoutez, les jeunes, là, c'est comme huit fois plus à risque d'accidents dans leurs deux premières années de conduite. Et là on leur laisse... on fait comme si c'était équitable de prendre nos jeunes puis de les mettre à risque sur une moto, en sachant que ça coûte en plus 7,5 millions, sur une vie, quand ils sont paralysés. Est-ce qu'il n'y aurait pas des mesures plus sérieuses à prendre pour protéger ces jeunes-là contre eux-mêmes?

M. Harbour (John): Je pense qu'il y a différentes façons de faire qui doivent être regardées par la Table sur la sécurité routière. Vous savez, en 2001, on a réintroduit le cours de conduite et on a renforcé, si vous voulez, les façons dont on introduit un jeune maintenant sur nos routes. Vous savez, un jeune doit avoir un permis... doit venir à la société et remplir un examen théorique. On lui donne un 6R qui lui permet d'aller prendre un cours de conduite et de se promener, lorsqu'il est assez habile, avec son moniteur, son enseignant. Un mois après, il peut venir passer le cours de conduite arriéré-cour. Il y a 10 épreuves qui sont faites et qui sont basées sur les meilleures pratiques nord-américaines. S'il passe cette épreuve-là, à ce moment-là il a un 6A, mais il doit se promener, pendant une période de sept mois, avec quelqu'un d'autre, et après il vient faire le test sur route. On n'est pas en mesure aujourd'hui de vous dire quels bénéfices on a pu retirer de ces nouvelles exigences là, mais elles semblent positives. Mais ça prend quelques années à avoir une masse critique pour pouvoir avoir des résultats.

Maintenant, la Table de sécurité routière doit absolument se poser la question, un: Comment on introduit, maintenant, sur une moto? Il y a beaucoup de législations qui ont fait des choses, ils ont dit: O.K., en dedans de tel âge, ce n'est pas plus de tant de cylindrée. Il y a différentes manières d'amener les conducteurs. Je pense que c'est par le dialogue puis au travail qui va se faire sur les tables de sécurité routière qu'on va trouver quelque chose qui va, je l'espère, baisser la fréquence qu'on observe dans le monde de la moto.

M. Soucy: Merci. Une petite courte...

Le Président (M. Pinard): Oui, très rapidement.

M. Soucy: ...rapidement. On sait que l'objectif est louable, mais, dans son application... Les motocyclistes, ils sont déjà des automobilistes, pour la très grande majorité des cas. Alors, à chaque fois, ils paient déjà, eux autres, je vous dirais, leur dû au niveau automobile. La moitié du temps, ils ne prennent pas l'automobile, ils prennent... Je comprends que les risques sont augmentés,

on l'a vu tantôt, mais par contre ils paient déjà plus. Est-ce qu'il n'y a pas quelque chose à faire pour eux, d'une part?

Mesures d'atténuation pour les agriculteurs

Puis, deuxièmement, nos agriculteurs viennent... connaissent, je vous dirais, une situation difficile depuis quelques années — vache folle, et j'en passe, là. Il n'y aurait pas lieu non plus pour eux d'avoir des mesures d'atténuation pour faire face à ces changements-là?

Le Président (M. Pinard): M. le P.D.G.

Hausse des contributions exigées des motocyclistes (suite)

M. Harbour (John): Pour les motos, c'est vrai qu'un propriétaire de moto est habituellement un propriétaire d'une automobile aussi, puis il a un dossier de conduite. Donc, quand on nous a fait valoir ce point-là, on était sympathiques à la cause, et on a pris les 141 000 enregistrements de moto et on a été voir combien de ces propriétaires-là avaient un véhicule de promenade. Et on a pris le permis de véhicule de promenade de ces personnes-là et on a essayé de voir si la sinistralité était moindre pour leur conduite en véhicule moteur, en véhicule de promenade. Or, l'expérience est même un petit peu supérieure aux autres propriétaires de véhicules de promenade. Donc, on ne fait pas... Si on avait fait un profit sur le véhicule de promenade, on l'aurait transféré avec plaisir sur la classe moto, mais ce n'est pas le cas. Le problème est exactement le même pour les véhicules de promenade de cette population-là. Ça fait que... C'est un bon point.

Mesures d'atténuation pour les agriculteurs (suite)

Pour les agriculteurs, je vais le regarder, et je pourrais peut-être vous répondre après le dîner, là, je vais regarder, voir qu'est-ce qu'il y avait. Mais il me semblait que c'était minime, mais en tout cas je vais regarder.

Le Président (M. Pinard): D'accord. M. le député de Beauharnois.

Processus décisionnel quant au niveau des contributions et indemnités

M. Deslières: Merci, M. le Président. Madame, messieurs, M. le président-directeur général de la société. J'aimerais, en début de cet échange, M. le Président, clarifier deux ou trois points. Est-ce qu'il est exact que le Conseil des ministres, en décembre 2005, avait autorisé votre proposition, c'est-à-dire cette importante hausse de tarifs?

Le Président (M. Pinard): M. Harbour.

M. Harbour (John): Première des choses, les quantums de hausses de tarifs n'ont jamais été négociés, ou discutés, ou faits, pour quelque comité que ce soit, en dehors du comité de vérification, dont le président est ici, et le conseil d'administration chez nous.

La seule décision qui a été mise à ma connaissance, en décembre 2005, était celle de dire: Faites une tournée d'information, sensibilisation et écoute et allez parler de la situation financière du fonds avant de sortir le règlement sur les hausses. C'est exactement ce que j'ai eu. Et les documents ont été préparés durant la période des fêtes.

Le Président (M. Pinard): M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: Oui. M. le Président, je comprends de la réponse de M. Harbour que vous rejetez les propos du journaliste Denis Lessard, de *La Presse*.

Le Président (M. Pinard): M. Harbour.

M. Harbour (John): C'est-à-dire que je ne suis pas présent au Conseil des ministres, je ne le sais pas, qu'est-ce qui s'est fait. Moi, on m'informe de... Vous savez, je n'ai pas accès aux mémoires, moi, qui sont présentés au Conseil des ministres. On m'informe de ce qui me regarde. Moi, l'information que j'ai eue, c'est de dire: M. Harbour, faites une tournée préalable, puis tout ça. Et on m'a informé qu'on avait accepté le principe du permis annuel et d'étalement des primes.

Le Président (M. Pinard): M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: M. le Président, à ce moment-ci, pour le bénéfice de l'ensemble des collègues de la commission, est-ce qu'il serait possible aux dirigeants de la SAAQ de déposer les procès-verbaux des réunions qui se sont tenues, du conseil d'administration, entre le 15 septembre et le 21 décembre 2005? Et, si c'était possible, avant que... de notre deuxième séance, cet après-midi.

Le Président (M. Pinard): M. Harbour.

M. Harbour (John): Si M. le président l'autorise, vous aurez les procès-verbaux avant le début de la séance, après-midi, il n'y a aucun problème.

Le Président (M. Pinard): Merci beaucoup. Alors, nous attendons ces documents. M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: M. le Président, merci de votre collaboration. Merci de votre collaboration, M. le Président.

Un autre élément que je veux clarifier. Dans mes remarques préliminaires, j'ai clairement indiqué que le gouvernement, par la loi n° 55, vous avait donné carte blanche. Je vous ai cité à deux ou trois reprises. Est-ce que vous affirmez devant cette commission que ce qui a été dit dans mes remarques préliminaires qui sont... que c'est la réalité, que vous avez plein mandat pour augmenter les hausses de tarifs, les hausses importantes qui sont appréhendées, oui ou non?

Le Président (M. Pinard): M. Harbour.

M. Harbour (John): On a un rôle de fiduciaire, et notre compréhension de notre rôle, c'est qu'on a plein pouvoir sur l'augmentation des tarifs.

La procédure est la suivante. C'est qu'on analyse la situation financière, on gère le patrimoine des assurés en notre âme et conscience. Quand on en arrive à une décision, on fait une proposition à un conseil d'experts qui tient des auditions publiques. Le conseil d'experts nous fait des recommandations et, après ça, on prend une décision sur les hausses, c'est la façon dont on lit la loi n° 55. Donc, c'est le conseil d'administration de la Société d'assurance automobile qui mène, si vous voulez, la démarche.

● (11 h 20) ●

M. Deslières: Une précision importante, vous avez bien dit, parce que je veux qu'on s'entende bien, là, pour ne pas qu'il y ait d'interprétation, vous avez clairement dit que le conseil... le comité d'experts de trois personnes vous faisait des recommandations, il vous donnait un avis. Est-ce qu'il est exact que cet avis-là, ces recommandations, le conseil d'administration de la SAAQ n'est pas tenu d'en tenir compte?

Le Président (M. Pinard): M. Harbour.

M. Harbour (John): Normalement, une recommandation, c'est une recommandation. S'il est possible d'en tenir compte, vous en tenez compte, mais vous n'êtes pas obligés de tenir compte d'une recommandation.

Le Président (M. Pinard): Merci. M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: Oui. M. le Président, dans la loi n° 55, à l'article 11, le comité d'experts des différents points, là, sur lesquels il doit bâtir son rapport, là, à l'article 11, n° 8 — on parle du comité d'experts: «Tenir compte des préoccupations économiques et sociales que lui indique la société et la population.» Vous avez fourni des paramètres économiques et sociaux au comité d'experts?

M. Harbour (John): On a soumis tout le document que vous pouvez voir sur les hausses. Les hausses ne nous semblent pas antiéconomiques ou antisociales. Vous voyez l'importance qu'elles ont. On aurait aimé mieux présenter des hausses, sur un permis annuel, avec la possibilité de permettre aux citoyens d'étaler leurs primes, mais la proposition qui est là respecte ça. Maintenant, ils ont à juger, selon tous leurs critères et en recevant les mémoires, si la proposition est acceptable.

Acceptabilité sociale des hausses de contributions

M. Deslières: M. le Président, M. Harbour, lorsqu'on va assister... et on assiste depuis un certain temps, par différentes publications ou dans les médias, à des augmentations... On a parlé de 75 % pour les chauffeurs de taxi, 195 % pour les propriétaires d'autobus, on a parlé de tripler — de tripler — de 46 % à 140 % et plus, on a parlé d'augmentation de permis pour les motocyclistes, de 253 \$, à la porter jusqu'à 1 200 \$. Est-ce que vous ne trouvez pas, compte tenu du contexte économique, tout ça, où l'ensemble des citoyens du Québec ont subi à satiété des augmentations de tarifs, est-ce que vous ne trouvez pas que votre proposition ne peut pas être acceptable sur le plan social?

Le Président (M. Pinard): M. Harbour.

M. Harbour (John): Vous savez, la proposition tient compte des coûts. Je vous ai dit tout à l'heure: de l'an 2000 à 2005, on était 3 milliards de pertes, on a enlevé 2,6 milliards dans les surplus de la société. Ce 2,6 milliards là est allé à qui? Principalement à ceux dont le coût est loin du revenu. Donc, en toute légitimité, si je suis un motocycliste ou si je suis dans le transport en commun, le retour que j'ai eu, les surplus de la Société d'assurance automobile ont été beaucoup plus grands pour moi que les autres.

Deuxièmement, on arrive à dire: Comparons-nous à ce qui se fait à l'extérieur, et on vous l'a démontré, que, comparé à ce qui se fait à l'extérieur en primes d'assurance pour blessures corporelles, c'est ce qui est... les moindres... les moins élevées au Canada. Deuxièmement, on vous a expliqué d'entrée de jeu que l'augmentation qu'on veut aller chercher, c'est pour pouvoir indemniser les victimes. On ne se donne pas la capacité de dire: Je peux subventionner un groupe de risque par un autre groupe de risque. On a exclu ça de notre orientation. Donc, on y va d'une façon correcte, d'une façon ordonnée, sur l'ensemble des clientèles, à teneur égale.

Mais, si je vous disais que, pour la moto, dans les années précédentes, la société a eu un déficit de 1 milliard, bien on ne cherche pas à aller récupérer le 1 milliard. On cherche tout simplement, maintenant, à ne pas générer d'autres déficits pour chacun des groupes de risque. C'est la proposition que nous faisons.

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

Processus décisionnel quant au niveau des contributions et indemnités (suite)

M. Deslières: Merci, M. le Président. M. Harbour, est-ce que je vous ai compris, que d'entrée de jeu, dans votre déclaration, vous avez pleine responsabilité pour augmenter les tarifs... non seulement vous avez cette pleine responsabilité, mais vous pouvez également réduire les montants des indemnités?

M. Harbour (John): Non, absolument pas... excusez, M. le Président. La police d'assurance des Québécois relève de l'Assemblée nationale. C'est l'Assemblée nationale qui détermine la couverture, les règles de couverture et toute l'indemnisation, les quantums, O.K.?, sauf que je suis obligé, au 1er janvier de chaque année, d'indexer tous les montants versés aux victimes. Donc, la police d'assurance et toutes les règles d'indemnisation sont complètement du pouvoir de l'État, soit de l'Assemblée nationale ou du gouvernement.

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

M. Deslières: Je comprends bien que, ni aujourd'hui ni demain, la société n'a l'intention de faire des demandes, des représentations auprès du gouvernement pour abaisser les indemnités...

M. Harbour (John): Non. On n'a pas...

M. Deslières: ...compte tenu... pour régler un problème financier.

M. Harbour (John): On n'a pas aucune demande en préparation pour baisser quelque indemnité que ce soit. Il est possible que, dans le temps, on en vienne à demander au gouvernement de préciser davantage certaines couvertures du régime: Qu'est-ce qu'une victime? Qu'est-ce qu'un accident de la route? On va pouvoir, parce que, quand on vient pour appliquer...

Vous savez, on a des cas souvent que des personnes louent une piste de course puis se mettent à courir, vous savez. Et, si c'est pour un championnat et c'est rémunéré, ils ne sont pas couverts. Mais jusqu'où on peut aller? Ça fait qu'il y a toujours interprétation. C'est du cas par cas.

Or, on aimerait peut-être plus de précisions à certains items de la loi, mais il n'est pas question de baisser les couvertures actuellement offertes par le régime, en tout cas pas dans... On n'aurait pas le droit de le faire et on n'a pas l'intention de le demander non plus.

M. Deslières: Mais vous nous dites, devant cette... C'est fini? Et vous nous dites... Une dernière question, M. le Président?

Le Président (M. Pinard): Vous avez encore quatre minutes.

M. Deslières: Ah! Alors... M. le président, vous nous dites clairement que ces précisions — parce qu'on sait que le diable se cache dans les détails, là; que ces précisions — ne porteront pas atteinte dans le coût, là, le montant des indemnités.

M. Harbour (John): Non. Il n'y a aucun lien entre les précisions et les quantums.

Paiement du coût des soins de santé par la SAAQ

M. Deslières: O.K. M. le Président, on fait référence à la loi n° 55. Au moment où on a adopté la loi n° 55, le gouvernement a pris à sa charge — vous l'avez dit dans votre introduction — le programme de transport ambulancier, je pense que c'était de l'ordre de 40 à 50 millions, les dernières années, et l'autre, le Programme d'adaptation de véhicule pour les personnes handicapées, qui était de l'ordre de... de mémoire, de 10 millions, je pense, avec une évolution dans le temps, là. Mais on sait qu'en 1986, par le projet de loi n° 19, le gouvernement a obligé la société à verser 60 millions par année au fonds consolidé pour compenser les coûts de services de santé... que sont victimes les accidentés de la route. Hein? Vous versez en moyenne 60 millions, pour un total, depuis 1986, qui est de l'ordre de 1,7 milliard de dollars. Est-ce que c'est exact?

Le Président (M. Pinard): M. Harbour.

M. Harbour (John): Excusez-moi, mais je n'ai pas compris exactement le...

M. Deslières: Bon, je...

Une voix: ...

M. Harbour (John): Ah! Pour les frais de santé? Oui, oui, oui.

M. Deslières: Bon.

M. Harbour (John): La loi, à l'article 155.1, qui date de 1999, a fixé le coût des soins de santé à 88 millions.

M. Deslières: Ce que je comprends, M. Harbour, que... Ça pose certaines interrogations concernant l'équité fiscale. Parce que ce que je comprends, là, c'est que les automobilistes, les motocyclistes paient des primes, des droits, global au niveau du budget de la SAAQ; la SAAQ, pour défrayer ces coûts des indemnités, paie un montant, que je viens de dire, en moyenne de 60 millions, total de 1,7 milliard, et que forcément les citoyens paient également, à même leurs impôts, les coûts de services de santé.

Il n'y a pas là quelque chose d'iniquité, d'iniquité par rapport aux automobilistes, qui dans le fond paient deux fois, deux fois les services de santé, ce qui n'est pas le cas pour les autres compagnies d'assurance privées? Ils ne paient pas, eux autres, ils ne paient pas, les compagnies d'assurance privées. La CSST, pour les accidents de travail, n'ont pas à déboursier des montants à la Régie de l'assurance maladie. Est-ce qu'il n'y aurait pas lieu...

Le Président (M. Pinard): M. Harbour.

M. Deslières: Est-ce qu'il n'y aurait pas lieu... Excusez-moi, M. le Président, je vais compléter. Est-ce qu'il n'y aurait pas lieu d'envisager ce genre de solution qui nous permettrait d'économiser des montants fort importants, qui serait équitable pour tout le monde, puisque la CSST, dans son cas, ne paie pas, les compagnies d'assurance privées ne paient pas? Mais là, double langage, la Société d'assurance automobile, elle, paie un montant à la Régie de l'assurance maladie pour les soins de santé que les accidentés reçoivent, et ce même citoyen là paie une deuxième fois pour les coûts de santé et les autres coûts collectifs, à même ses impôts.

Le Président (M. Pinard): M. Harbour.

• (11 h 30) •

M. Harbour (John): Dans la présentation qu'on vous a faite, on évaluait, là, à 100 millions les coûts de soins de santé par année, et c'est payé... Je crois que la CSST est sur le même pied que nous, doit payer aussi des coûts de soins de santé pour l'utilisation des soins pour nos victimes. C'est une décision gouvernementale de faire payer des sociétés d'État. Je ne peux pas aller plus loin, mais je peux vous confirmer qu'on paie un montant de... Selon 155.1, c'est 88,8 millions par année pour les coûts de soins de santé des victimes de la route.

Frais de gestion payables à la Caisse de dépôt et placement

Le Président (M. Pinard): Alors, tout à l'heure, dans votre présentation, vous nous avez mentionné, M. le président, que le rendement net, ça égalait le rendement réel moins 3 % de frais de gestion, probablement payables à la Caisse de dépôt. Est-ce que... Vu qu'on a quand même un montant assez important en dépôt à la caisse, est-ce que vous avez envisagé de

renégocier ce taux de 3 %, qui est passablement élevé pour un montant aussi important placé à la Caisse de dépôt?

M. Harbour (John): Le rendement escompté de la Caisse de dépôt est de 7 %; le coût de gestion de la Caisse de dépôt est évalué à 0,3 %.

Le Président (M. Pinard): 0,3 %.

M. Harbour (John): 0,3 %. C'est un coût qui a été renégocié, c'est un coût qui est d'après moi très avantageux. Et le travail qu'on a, le retour que nous avons de la Caisse de dépôt sur leur gestion, je crois qu'il vaut amplement les sommes qui leur sont versées. D'ailleurs, on vient de signer une nouvelle entente avec la Caisse de dépôt, qui fait la gestion maintenant de notre trésorerie. Donc, c'est de nature à être encore mieux pour la société...

Le Président (M. Pinard): Est-ce que le taux de 0,3 % est similaire aux autres maisons de placement?

M. Harbour (John): Peut-être laisser répondre M. Rémillard.

Le Président (M. Pinard): Oui.

M. Rémillard (Serge): Alors, oui, évidemment, 0,3 %, c'est similaire à une gestion active, et il faut comprendre que la caisse peut offrir 0,3 %. Si vous prenez votre portefeuille personnel et que vous avez des fonds communs, ça vous coûte 2,5 %. Alors, au lieu de 30 points centésimaux, c'est 250 qu'un citoyen ordinaire paie pour son propre portefeuille. Mais c'est normal, avec l'importance relative de la caisse, qu'on paie 0,3 % pour une gestion active.

Le Président (M. Pinard): Merci. M. le député de Beauce-Nord.

Mandat et responsabilités de la SAAQ

M. Grondin: Merci, M. le Président. Moi, j'aimerais savoir qu'est-ce qui est rattaché à la Société de l'assurance automobile, que ce soit le transport adapté, le transport ambulancier, le 911. Est-ce qu'il y a des choses qui dépendent directement de la Société d'assurance automobile, qui se sont rajoutées au cours des ans?

M. Harbour (John): La Société de l'assurance automobile, dans sa totalité, là, s'occupe de Contrôle routier Québec, donc le transport des personnes et des marchandises sur nos routes. Vous savez, on est en période de dégel actuellement. Ce sont les employés de Contrôle routier Québec qui s'assurent que les camionneurs n'excèdent pas les poids, etc. Donc, quand on passe sur la 20 puis on voit les balances, tout ça, là, c'est Contrôle routier Québec. Donc, ça relève de la Société de l'assurance automobile.

La Société de l'assurance automobile gère l'accès au réseau, l'émission des permis, de l'immatriculation, toute la patente, c'est la Société de l'assurance automobile qui fait l'accès au réseau routier.

Et, après ça, on adapte les véhicules pour tous les handicapés du Québec. En 1995, 1996, je ne me souviens plus exactement de l'année, nous, on adaptait des véhicules pour des accidentés de la route, et on nous a demandé d'adapter les véhicules pour toute personne handicapée au Québec, ce que nous faisons présentement.

Après ça, on a le mandat du Fonds d'assurance automobile du Québec. Alors ça, c'est... Ça fait que donc on a l'accès, le contrôle routier, on a toutes ces activités-là, l'accès au réseau routier, Contrôle routier Québec, puis... Ce n'est pas financé par le fonds. Le fonds, c'est complètement séparé, dans la Société de l'assurance automobile, et le fonds ne vise qu'à indemniser les victimes et la sécurité routière. Donc, la sécurité routière et l'indemnisation des victimes relèvent du fonds d'assurance, qui relève de la Société de l'assurance automobile du Québec, même conseil d'administration, et, après ça, le gouvernement nous a confié Contrôle routier Québec, l'accès au réseau routier, l'ancien BVA qu'on connaissait dans les années quatre-vingt, pour ceux qui s'en souviennent, et, après ça, l'adaptation des véhicules. De mémoire, là, c'est ce qui me revient comme mandat.

Le Président (M. Pinard): M. le député d'Abitibi...

M. Grondin: J'avais une autre petite question. Petite.

Le Président (M. Pinard): Allons-y, mais très courte.

M. Grondin: J'aimerais savoir où était le conseil des experts, depuis 1982, qui ont vu tout ça prendre une débarque. Où était-il? Ça aurait été quoi d'augmenter les primes de 2 % ou 3 % par année au lieu d'arriver avec 200 % en 2006?

Le Président (M. Pinard): Est-ce qu'il y avait un conseil d'experts avant la loi n° 55, M. le président?

M. Harbour (John): Il n'y avait pas de conseil d'experts avant la loi n° 55.

Le Président (M. Pinard): Merci beaucoup. M. le député d'Abitibi-Témiscamingue.

Calcul des revenus de placement anticipés (suite)

M. Bernard: Merci beaucoup, M. le Président. Bonjour, M. Harbour, bonjour, madame, bonjour, messieurs. Merci beaucoup de votre présentation que vous avez faite antérieurement, c'était excellent, puis vous avez très bien mis le portrait sur l'ensemble des enjeux, il ne fait aucun doute là-dessus, puis on ne conteste pas ça. Où que je voudrais revenir quand même avec vous — puis c'est un point important, vous en avez reparlé dans votre présentation — premièrement, par rapport à votre rapport 2004 et vos propos, un peu, aujourd'hui, il semble qu'il y ait quand même un peu un changement de philosophie, dans le sens que, dans vos propos — puis ils ont été très bien repris tantôt — on parlait donc, à la page 4 de votre rapport: «Un autre objectif est de donner à la société le moyen de rétablir

graduellement...», et après ça vous parlez de souplesse. Mais, aujourd'hui, vous avez parlé de choc tarifaire. Alors, entre le graduel, la souplesse puis le choc tarifaire, il y a un gros écart que je dirais de sémantique et de philosophie, de un.

Une voix: La volonté du législateur.

M. Bernard: Et, je pense, la volonté — c'est ça — du législateur se rapprochait plus du graduel et de la souplesse que du choc tarifaire, de un. Puis ce qui m'amène à ma question, à ce moment-là, c'est les rendements de la Caisse de dépôt, qui jouent quand même un facteur important. Vous mentionniez dans votre rapport, par exemple, que le taux de capitalisation était tombé à 92 % en 2004. Probablement que les rendements que vous avez eus l'année dernière et en 2004... que vous prévoyiez à ce moment-là que le taux de capitalisation tomberait à 88 %. On a vu qu'avec les rendements de 2005, je pense, probablement que le taux de capitalisation a monté. Alors donc, on voit déjà, quand même, que le portrait a fluctué rapidement, ce qui démontre vraiment, quand même, la possibilité de varier beaucoup. Mais il y a des constantes.

Et, quand on revient aux rendements historiques, moi, j'ai de la difficulté à expliquer à mes électeurs que, quand même, vous prévoyez des rendements de la caisse, des rendements de 7 %. C'est certain qu'on ne demandera pas à M. Rousseau de faire des pronostics de 10 %, 12 % de rendement, parce que, s'il ne les atteint pas, il va se faire taper sur les doigts. Mais, à l'opposé aussi, il y a un historique, qui est là au cours des dernières années, qui démontre que quand même le taux de rendement est supérieur, et je douterais que la Caisse de dépôt va se contenter d'un taux de rendement de 7 %. Si on regarde l'historique et on regarde les probabilités — parce qu'on sait que les études actuarielles parlent aussi de probabilités, d'espérances de rendement — à 7 %, je pense que l'espérance de le réaliser doit être de l'ordre de 100 %, mais, à 10 %, peut-être qu'on est à l'ordre de 85 %, 88 %.

Et tout ça pour dire qu'on demande effectivement un choc tarifaire rapidement à votre clientèle, qui est en même temps utilisateur et payeur, parce qu'elle n'a pas le choix de payer. Moi, je pense qu'il y a de la place à la souplesse pour regarder l'évolution au cours des deux prochaines années, parce qu'on n'entrevoit pas de krach boursier, et autres, et je pense que le rendement peut être supérieur, ce qui devrait baisser votre dette aussi rapidement, tel que vous le disiez, pour aller éponger, comme vous disiez, un peu aller sortir l'eau d'en arrière de la digue. Alors, moi, j'ai de la misère à le... Je pense qu'il y a vraiment place à la souplesse pour voir évoluer les choses au cours des deux prochaines années avant de faire un choc tarifaire majeur, comme vous l'avez si bien expliqué.

Le Président (M. Pinard): Alors, M. le président, M. le député a pris 3 min 32 s pour sa question, alors je vais vous demander d'être beaucoup plus court au niveau de la réponse pour permettre aux autres collègues de continuer également à vous interroger. M. le président.

● (11 h 40) ●

M. Harbour (John): O.K. Première des choses, ce n'est pas le choc, le choc a été le 58 \$ d'augmentation, donc on l'étale sur cinq ans. Est-ce qu'on peut l'étaler plus longtemps? Tantôt, j'ai fait la démonstration que, si on respectait la loi, pour les deux facettes qui étaient corriger la digue et vider le village, à ce moment-là les augmentations seraient supérieures. Ce qui nous fait croire qu'on ne peut pas se servir du passé pour voir le futur dans nos placements. Si vous aviez des épargnes voilà 10 ans et que vous aviez un certificat de dépôt garanti à votre institution financière, vous aviez des revenus de 8 %, 9 %, 10 %. Pourquoi? Parce que l'inflation était là et la structure de revenus était présente, dans les années quatre-vingt. Or, aujourd'hui, vous avez quoi? 2 %, 1,25 %, 1,75 %, 2,25 %. C'est basé sur l'expectative d'inflation. Ça fait que, quand on regarde en rétrospective les rendements depuis le début de la société puis on dit: Il va répéter ces rendements-là dans le futur, ce n'est pas tout à fait la façon de faire. C'est réellement de voir quelle a été la structure financière puis l'inflation du passé et quelle va être maintenant celle qu'on voit dans le futur. Ça fait que c'est ça, M. le Président, c'est réellement de dire: Je pouvais placer mon argent à 10 % puis, aujourd'hui, je le place à 2 % ou 3 %. C'est parce que les expectatives d'inflation sont absentes.

Le Président (M. Pinard): Merci. M. le député de Mille-Îles.

Capacité de payer des contribuables

M. Clermont: M. le Président, M. Harbour, mesdames messieurs. Je pense que, M. Harbour, il va falloir tenir compte aussi de la préoccupation de l'économie, et surtout le social, les gens. Moi, je pense que je ne reviendrai pas sur la loi n° 55, je ne reviendrai pas si vous pouvez le mettre sur quatre ans au lieu de sur 10 ou 15 ans; je pense que tout le monde en a parlé. Ce que, moi, je voudrais vous parler, la première question que j'aurais à vous poser... Un à trois points de démerite... Pourriez-vous me répondre vite? Un point et deux points, il faut faire quoi pour avoir un point et deux points? Il n'y a rien qui existe dans ça. Je vais répondre pour vous. À trois, c'est un stop. Et, après ça, si tu as la malchance de te faire arrêter, tu passes presque tout de suite à quatre points. Parce que les gens qui vont avoir quatre points de démerite, c'est quelqu'un qui se fait arrêter sur une autoroute, sur une rue ordinaire, qui va tout de suite avoir un méchant choc parce que, veux veux pas, il va y goûter. Je ne dis pas qu'il ne le mérite pas, là. Mais il y a des gens qui peuvent avoir un ticket et qui ne le méritent pas nécessairement, parce que, pour une raison ou une autre, ils ont pesé un peu plus fort que prévu. Ça, je trouve ça effrayant.

Ce que je voulais dire, M. Harbour, puis je vais faire ça vite: En 2007, de 46 \$ à 102 \$, on a tout parlé de ça tout à l'heure. Je voudrais vous parler des autobus: 528 \$ à 1 095 \$ en 2007; en 2008, 1 400 \$. Les taxis partent de 337 \$, ils montent à 657 \$, 95 % à 165 %. Moi, ce que je veux vous expliquer... J'ai fait du municipal longtemps. Nos citoyens à nous, de Laval, de Montréal ou de Québec, ces gens-là ont un salaire, comme moi et vous. Ils vivent avec. Vous allez comprendre, des coûts sensibles comme on parle actuellement... Ces gens-là

n'auront plus les moyens de runner tout à l'heure, c'est impossible. Parce que, vous l'avez dit voilà deux minutes, les gens ont des intérêts de 2 %, 2,5 %, 2,25 %, quand ils étaient habitués d'en avoir 8 %. Et tout le monde, depuis cinq ou six ans, le train de vie, il a fallu couper quelque part. Vous êtes obligés de couper, vous autres aussi, dans vos dépenses parce que vous voyez que ça n'a quasiment plus de bon sens. Mais, si vous parlez aux gens ordinaires qui ne gagnent pas 200 000 \$ par année, là, ils sont obligés... surtout si on parle de la petite personne qui travaille à 35 000 \$ par année ou des gens qui travaillent à 8 \$ ou 9 \$ de l'heure, on arrive à des augmentations semblables, il n'y a pas personne qui va nous regarder aller aujourd'hui et qui va dire: Ces gens-là ont raison. C'est impossible. C'est sûr qu'il y a des gens qui n'ont pas fait leur job dans le temps. Avant la loi n° 55, il n'y avait pas de taux tarifaire. Pas nécessairement tout ça qui s'est passé, ça, on comprend tout ça. Mais là on est rendus en 2006 et, en 2006, à matin, je mettais du... dans mon gaz... dans mon auto, ça a presque doublé depuis à peu près une couple d'années.

On arrive avec vos permis, on ne parle plus des petites hausses, là. Moi, j'ai des enfants, j'ai des petits-enfants, c'est des hausses de 100 %, 150 %, des autobus, 165 %. Moi, j'ai fait la ville de Laval comme conseiller, puis, à toutes les fois qu'on avait un déficit — puis Québec, c'est pareil, puis ailleurs, c'est pareil — c'est la municipalité, sur notre compte de taxes, qui est obligée de rajouter ça. Ça veut dire qu'avec des augmentations semblables le maire de n'importe quelle ville au Québec va le mettre en plus sur son budget, et encore le petit va encore payer. C'est inconcevable, là. Si on parle de... Si je ne me trompe pas, c'est, STM, 1,4 million par année, Longueuil, 300 000 \$, Laval, un quart de million. Qui va payer encore tout ça? Le petit citoyen. Mais, le petit citoyen, vous venez de le dire il y a quelques minutes, il ne peut plus aller plus loin, c'est impossible. Il y a 2 % d'intérêt. Et, en plus, presque tout le monde au Québec a négocié des augmentations de salaire presque pour cinq ans à 2 %. Comment expliquer à ce monde-là qu'on vous donne 2 % d'augmentation, mais on va vous monter — je vais vous exclure — en gaz, des montants de 25 %, 30 %, puis en plus vous nous arrivez, vous nous tapez, vous, à 150 %?

Moi, je vais vous dire quelque chose. Si vous seriez dans mon bureau de comté... Puis regardez mes cheveux blancs, là, moi, je suis un gars qui travaille pour le peuple. Il y a une affaire que je vais vous dire: Je comprends les gens de venir nous voir puis d'être en furie. S'il y a quelqu'un qui n'a pas fait sa job... Je ne veux pas attaquer les gens de l'autre bord, mais, en 2001-2002, c'est les pires années qu'on a, ce n'était pas nous qui étions au pouvoir. Mais il y a une affaire que je veux vous dire: Aujourd'hui, on est au pouvoir, on a décidé de faire une loi. On vous comprend, parce que ce que vous dites, c'est vrai, ça a été trop long peut-être à s'ajuster. Mais ce que, moi, je vous demande en tant que député... Vous ne pouvez pas tuer le petit peuple, parce que, si vous tuez le petit peuple, actuellement... Est-ce que vous voulez que ces gens-là perdent tous leur maison? Qu'ils n'aient pas des gens d'auto, ils vont prendre l'autobus? Voyons donc! C'est impossible. Les autobus, ils y goûtent davantage, ils sont à 165 % d'augmentation. Ça va être sur ma taxe de maison qui va manger un

autre coup de 50 \$, 60 \$ de plus. C'est parce que tous les autobus, au Québec, sont en déficit, toute la gang. O.K.? C'est la ville qui est obligée de payer. La ville, c'est...

Le Président (M. Pinard): En conclusion, M. le député.

M. Clermont: Il faut que j'aille plus vite? Excusez.

Le Président (M. Pinard): En conclusion.

M. Clermont: En conclusion vite faite, en conclusion vite faite, M. Harbour, on en a parlé, on l'a dit: que ce soit pour les petites autos, les grosses autos, les camions, c'est dangereux. Écoutez, dès que tu t'en vas dans la rue, même piéton, c'est dangereux; ça, je vous l'accorde. En dernier, on lisait dans les journaux, puis je les ai devant moi, là, qu'on était pour taxer les petites autos; vrai ou pas, ça ne me dérange pas. Mais il y a une affaire que je vais vous dire: Mon gouvernement à moi a donné, dans le budget, 1 000 \$ aux petites autos hybrides, puis là on lit dans les journaux qu'on va taxer les petites autos. Que ce soient les petites ou les grosses, je pense que, ça, vous allez vous imaginer que tous les députés qui sont assis alentour de la table, ils en ont eu, des téléphones, puis pas rien qu'un, sur ça. Ça a été épouvantable.

Moi, je vous demande, en considération de tout ça... J'ai vu votre présentation. Formidable! La seule affaire, dans votre présentation, qui n'est pas formidable... Voulez-vous vous mettre à la place du petit citoyen qui gagne 35 000 \$? Avec les augmentations qui se passent depuis deux, trois ou quatre ans, ça n'a aucun sens, il n'y a personne qui peut arriver. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Pinard): Alors, M. le député de Mille-Îles, merci de votre question à M. Harbour. Mais je tiens quand même à mentionner aux gens de la commission que, lorsqu'on fait un bloc de 15 minutes, si les préambules puis la question durent six à sept minutes à chaque fois, il n'y aura seulement qu'un ou deux députés qui vont pouvoir prendre la parole à chacun des blocs. Alors, M. Harbour, si vous voulez répondre au député de Mille-Îles, s'il vous plaît.

M. Harbour (John): Pour le point de démerite, c'est principalement un excès de vitesse entre 11 et 20 km/h. Ça fait qu'on sait souvent que la voiture est interceptée, puis on baisse un petit peu la limite de vitesse pour ne pas trop pénaliser. Donc, un point de démerite, c'est principalement un excès de vitesse entre 11 et 20 km observé par les photoradars des policiers.

On est très sensibles à dire... la capacité de payer de la personne. Le CAA-Québec, l'autre jour, sortait une étude puis disait: Le coût annuel d'une Cavalier est de 8 000 \$ pour maintenir... en assurance pour sa voiture, en assurance avec la Société de l'assurance automobile, l'enregistrement, tout ça. Ça fait que, quand on regarde ça, on est très sensibles sur la capacité de payer. C'est 40 \$ de plus, hein, que ça va coûter par année, sur une dépense totale de 8 000 \$. Ça fait que ce qu'il faut regarder, c'est de dire... Moi, je suis déchiré, comme fiduciaire, entre l'assuré — celui qui doit payer la prime — et celui qui doit bénéficier des indemnités. Or, j'ai pensé qu'il fallait équilibrer les deux.

Donc, l'augmentation qu'on demande, sur une période de cinq ans, qui ne vise qu'à corriger la digue, donc d'empêcher la société de faire des pertes additionnelles, je crois qu'elle est raisonnable, qu'elle se fait sur une période de temps. Tantôt, je vous ai montré que, même la loi qui nous permettait d'aller en 2015 et de faire ça sur 15 ans nous donnait des chiffres à peu près semblables à ceux que l'on propose, sauf qu'on propose de corriger la digue en premier. Ça fait que donc il faut garder l'équilibre entre... Moi, je trouve que ce ne serait pas plus moral d'aller chercher l'argent sur la personne qui est victime d'un accident de la route.

● (11 h 50) ●

Pour le transport en commun, les augmentations sont importantes, donc les économies qu'ils ont faites dans le passé, parce que je n'avais pas chercher mon coût, sont... On a contribué beaucoup au transport en commun, le fait de ne pas demander. On a regardé par passage dans les autobus, et on est bien en deçà de 0,01 \$ par passage par autobus. Je ne pense pas que ce soit... l'augmentation pour les compagnies de transport semble ahurissante. Je voyais des commentaires de la compagnie de transport, sur la Rive-Sud de Montréal, qui disait: Ça ne se traduira pas par une hausse des contributions. Ça fait que... Même chose pour le taxi, l'augmentation est importante, mais ça ne se traduira pas par une hausse du «meter». Mais dites-vous que, quand l'augmentation est importante, c'est que le bénéfice retiré par ce groupe de risque là a été important dans le passé.

Le Président (M. Pinard): Merci beaucoup. M. le député de Beauharnois.

Extension dans les régions de la consultation sur la proposition tarifaire

M. Deslières: Merci, M. le Président. Je vais poser une ou deux questions, parce que mon collègue a, lui aussi, plusieurs questions à poser aux dirigeants.

M. le président-directeur, concernant les consultations, le processus, vous nous avez informés il y a quelques jours qu'il y aurait consultation à Québec et Montréal. Seriez-vous d'accord, au nom de la démocratie et de la transparence, d'étendre cette consultation à l'ensemble des régions du Québec? Je l'ai dit tout à l'heure et je le répète: Il me semble, il me semble, M. le Président, respectueusement, que, pour les gens de la Gaspésie, pour les gens de la Côte-Nord, pour les gens de l'Abitibi, pour les gens de l'Estrie, il y a quelque chose qui n'est pas, comment dirais-je, aussi équitable que pour les gens de la grande région de Québec et de la grande région montréalaise. Seriez-vous prêt, au nom du principe de la transparence? Vous voyez, vous venez d'entendre notre collègue de Laval, ça suscite de nombreux débats avec intensité. Il y a beaucoup d'intérêt. Je pense que ça touche des millions de citoyens et citoyennes, des automobilistes. Au nom du principe de la transparence, seriez-vous prêt à élargir cette consultation à l'ensemble des régions, pour que les gens des régions soient traités sur le même pied d'égalité? Ils paient les mêmes impôts, ils paient les mêmes tarifs que ceux de la région de Québec et de Montréal, et j'en suis fort aise, que ces gens-là vont pouvoir, par la proximité des lieux, venir vous rencontrer. Mais est-ce que vous avez pensé à l'ensemble des régions du Québec?

Le Président (M. Pinard): M. Harbour.

M. Harbour (John): M. le Président, c'est que les audiences publiques sont du ressort du conseil d'experts. C'est le conseil d'experts qui va déterminer le nombre de jours et les endroits. Actuellement, ils ont prévu d'en tenir à Montréal et Québec, et là, à ce moment-là, il y avait jusque... les citoyens avaient jusqu'au 10 avril pour faire parvenir leurs mémoires et demander des audiences auprès du conseil d'experts. On me donne une petite note ici, là, puis on dit: Il y a 20 groupes qui ont demandé des audiences au conseil d'experts. Ça fait que... mais c'est au conseil d'experts de déterminer le nombre de séances et les endroits où ils vont les tenir. La société défraie tous les coûts, mais cette décision-là appartient au conseil d'experts.

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

M. Deslières: C'est le comité d'experts qui va décider s'il y aura d'autres consultations?

M. Harbour (John): C'est ça.

M. Deslières: Et le conseil d'administration de la société n'a aucun pouvoir sur ça?

M. Harbour (John): Non. Le conseil d'administration, dont les membres sont ici présents, on a un pouvoir, c'est de demander la date où on va avoir le rapport, et on a l'obligation de rendre le rapport public. Mais, une fois que la commission est nommée... que le comité... le conseil d'experts est nommé par le gouvernement, ils sont complètement autonomes. On doit défrayer le coût du conseil d'experts et, à ce moment-là, il fait le travail, s'adjoint des experts s'il veut, il fait son travail, il fait ses recommandations. La seule chose qui est prévue dans la loi, c'est qu'on détermine la date où le rapport doit entrer à la société, et on a l'obligation de le rendre public.

M. Deslières: Mais, M. le Président, comme président-directeur général, est-ce que vous trouvez ça acceptable que cette consultation se fasse uniquement à Montréal et à Québec, au nom de toutes les régions du Québec et de tous les citoyens du Québec qui paient les mêmes impôts que les gens d'ici, qui paient les mêmes droits, tarifs et permis de conduire?

M. Harbour (John): Il s'agirait, à ce moment-là, d'envoyer le message clairement. Je pense bien que le conseil d'experts nous écoute présentement parce que c'est un sujet qui les interpelle, et, à ce moment-là, bien on va leur transmettre le message à savoir que c'est demandé. Maintenant, est-ce que c'est requis? Comme je vous dis, ça dépend du nombre de mémoires puis des personnes qui vont vouloir être entendues par la commission, par le conseil d'experts. Ça fait qu'à ce moment-là bien on leur fera le message avec plaisir.

M. Deslières: Je suis persuadé, M. le Président, qu'il y a de nombreux citoyens, de nombreux groupes qui veulent se faire entendre et qui veulent avoir des éclaircissements et un éclairage complet concernant

votre proposition. Ça, ne doutez pas de ça. Le téléphone ne déroutait pas. Le télécopieur ne déroutait pas. Dans tous les comtés, dans tous les bureaux de comté, les collègues aussi, le monde réagissent. Vous n'avez pas de misère à avoir assistance à votre présentation.

Calcul des revenus de placement anticipés (suite)

M. le président, je reviens aux hypothèses de rendement de votre proposition, à la page 35 de votre document. Vous nous dites que vous identifiez un taux de rendement des actifs de 6,5 % pour les prochaines années. Curieusement, le ministre des Finances, lui, dans son Fonds des générations, parlait d'un taux de rendement de 7,7 %. Comment peut-on, chez vous, évaluer un taux de rendement à 6,5 % tandis que le ministre des Finances, dans son propre fonds — il doit être au courant un peu — 7,7 %?

Le Président (M. Pinard): M. Harbour.

M. Harbour (John): M. le Président, c'est tout simplement une question de répartition d'actifs. Vous savez, moi, j'ai des placements actuellement en obligations à rendement réel: ils me donnent l'inflation plus 1,6 %, O.K., ils me donnent 2 % d'inflation puis 1,6 % de rendement. Par contre, l'an passé, j'ai eu de l'immobilier qui m'a donné du 40 % de rendement. Alors, ça dépend qu'est-ce qu'on choisit comme mixte d'actif. Ne connaissant pas qu'est-ce que le ministre des Finances... quelle va être sa politique d'investissement, à ce moment-là, je ne peux pas vous dire le rendement qu'il peut obtenir. Mais c'est très variable selon le choix qu'on fait. Quand on vous dit qu'on a été le premier de la Caisse de dépôt comme investisseur, comme déposant, bien c'est parce qu'on a fait des choix différents que les autres. Ça fait que les rendements sont tributaires des choix de l'actionnaire.

M. Deslières: Une dernière, courte question. J'en aurais plusieurs, mais je vais revenir cet après-midi. Dans votre document, toujours 6,5 % de rendement, rendement nominal, et on sait que le taux de rendement réel, c'est moins l'inflation, 2 % que vous prévoyez, et 6,5 % moins 2 %, ça fait 4,5 %. Vous prévoyez 3,75 %. Quel est l'écart?

M. Harbour (John): Le 6,5 %, c'est le rendement sur les actions, O.K.? Comme on est capitalisés à 92 %... Puis, pour répondre à une question, tantôt, on disait: Ça a dû s'améliorer en 2005, ça a monté à 94 %. À 94 % d'actif versus le passif, j'ai besoin d'un rendement de 6,5 %. Quand on travaille, maintenant, sur le passif actuariel, ce que nous devons, on calcule un taux d'escompte à 3,75 % et un taux de rendement de 2 %. Si j'étais capitalisé à 100 %, bien j'aurais besoin du 2 % d'inflation plus le 3,75 %. Comme l'inflation, le 2 %, est sur base mensuelle, ça donne un taux de rendement requis de 5,825 %. Mais, comme je ne suis pas capitalisé à 100 %, le 6,5 % va couvrir seulement le besoin des assurés.

M. Deslières: J'aurais d'autres questions, M. le Président, mais je vais revenir, je vais donner la chance à mon collègue de Gaspé.

Le Président (M. Pinard): Alors, M. le député de Gaspé, s'il vous plaît.

Processus décisionnel quant au niveau des contributions et indemnités (suite)

M. Lelièvre: Oui. Merci, M. le Président. M. Harbour, je voudrais revenir sur le processus.

Une voix: ...

M. Lelièvre: Sur le processus. On est devant une situation où le conseil d'administration de la Société d'assurance automobile du Québec a pleins pouvoirs, pleins pouvoirs et aucune possibilité d'influencer vos décisions, parce que — je reprends les déclarations qui ont été faites dans les différents médias — vous affirmez sans ambages que les décisions qui seront prises seront maintenues, c'est-à-dire que la proposition que vous avez... Vous venez vous présenter devant nous aujourd'hui, vous venez nous dire: Oui, voici ma proposition. Maintenant, c'est... Et, à la lecture des articles de journaux, on voit: «Est-ce que l'opinion des députés fera reculer la SAAQ?» Vous auriez déclaré, en rappelant que la proposition de hausse tarifaire de 300 millions a été entérinée par le conseil d'administration de la société d'Etat... Donc, votre décision est prise, au niveau de la Société d'assurance automobile. Là, vous l'avez confiée, j'imagine, au comité d'experts qui va l'analyser. Si je comprends bien le processus, ce doit être en cours, parce que vous voulez avoir des augmentations quand même qui se fassent assez rapidement. Et les consultations avec les citoyens, on sait qu'il y en aura à Québec et à Montréal, et vous nous refitez dans le fond la question de mon collègue au comité des experts, qui, eux, vont décider s'il y aura d'autres auditions.

Vous ne trouvez pas un peu le processus bizarre, pour faire en sorte que, si les députés libéraux ont eu l'avantage de vous rencontrer et d'avoir une séance de travail plus approfondie... Nous, nous, on travaille avec... bon, en direct, quoi. Hein? On est sur le direct continuellement. Donc, j'aimerais ça vous entendre là-dessus. Parce que la crédibilité, hein, la crédibilité de la démarche, elle est importante. Si vous venez nous dire aujourd'hui... puis pour répéter ce que vous avez dit aux différents médias, il n'y a rien qui va vous faire reculer là-dessus. Autrement dit, qu'est-ce qu'on fait ici, aujourd'hui? C'est ça, la question que je me pose comme député.

● (12 heures) ●

Le Président (M. Pinard): Alors, M. Harbour.

M. Harbour (John): Le processus est clair, c'est que, un, c'est une recommandation qu'on fait pour les hausses de contributions. Ces recommandations-là sont envoyées au conseil d'experts, qui doit faire des auditions publiques. Il va faire des recommandations au conseil d'administration, que je ne peux pas garder pour moi, que je dois rendre publiques. Et je dois tenir compte des recommandations. Autant que faire se peut, les recommandations vont être respectées.

Là où je pense que le législateur n'a pas mis une obligation entre l'exécution et la recommandation, c'est de nous permettre une latitude dans le temps ou autrement. J'ai toujours dit que... Je n'ai jamais dit que notre

décision est prise. Et peu importent les recommandations qu'on va avoir, la décision, on est maîtres à bord. On va avoir des recommandations, on va tenir compte des recommandations. On n'est pas insensibles. On a hâte de recevoir ces recommandations-là. Elles peuvent être surprenantes. Je dois les mettre sur la place publique et je dois agir. Et, à ce moment-là, vous verrez avec quel sérieux on reçoit ces commentaires-là. C'est le processus.

Quand on parle... Aujourd'hui, comme on parle du fonds, on n'est pas insensibles non plus aux commentaires qu'on peut avoir de... Et vous avez un pouvoir bien au-dessus de celui qu'on peut avoir comme... Parce que, nous, on nous interpelle comme administrateurs et on nous confie une responsabilité de fiduciaire. Vous avez, vous, la responsabilité du législateur. C'est plus grave, c'est plus important encore et c'est plus englobant que ce qu'on fait. Nous, on a une loi qui a été votée à l'Assemblée nationale qui nous dit un processus, un chemin, une façon de faire. On applique la façon de faire qu'on peut comprendre dans la loi. On a lu les débats, on a assisté aux débats préalables, on tient compte de l'esprit, on ne veut pas faire de choc tarifaire. Par contre, on ne veut pas non plus... Parce qu'on nous transfère la responsabilité d'être fiduciaire. Puis Mme Garneau, après midi, pourra vous faire un exposé de qu'est-ce qu'on entend par un fiduciaire, sa responsabilité. Mais on ne peut pas abdiquer cette responsabilité-là que nous a donnée l'Assemblée nationale. On doit s'acquitter de nos responsabilités, nous aussi.

Le Président (M. Pinard): Merci. M. le député de Gaspé.

M. Lelièvre: Mais, M. Harbour, vous prenez pour acquis que nous avons encore le pouvoir, mais le pouvoir vous a été transféré par le projet de loi n° 55, qui a été adopté par l'Assemblée nationale par bâillon. On a adopté ça ici, à l'Assemblée nationale. Et le gouvernement nous a imposé un bâillon. Donc, alors, les pouvoirs vous sont totalement transférés.

Normalement — je vais vous suggérer quelque chose, dans le fond — vous n'aviez pas... vous n'avez pas nécessairement de compte à rendre à qui que ce soit, sauf aux assurés. Qu'au gouvernement... Normalement, vous êtes.. vous avez une distance très, très, très étendue. Vous avez à peu près tous les pouvoirs de le faire. Et votre conseil d'experts, il est nommé par le gouvernement, mais il va remettre un rapport. Or, qu'est-ce qui va faire en sorte que vous allez être liés ou non par toutes les recommandations qui seront contenues dans le rapport? Par quoi vous allez être liés, par exemple, au niveau des consultations qui seront faites par les citoyens?

Le Président (M. Pinard): M. le président.

M. Harbour (John): Nous allons recevoir les recommandations du conseil d'experts, qui doivent être rendues publiques, et, après ça, nous allons prendre des décisions sur l'éclairage qui va nous être donné par le conseil d'experts. Et, à ce moment-là, si une recommandation du conseil d'experts n'est pas retenue, on a à se justifier publiquement pourquoi on ne la retient pas. Et, à ce moment-là, vous pouvez en être sûr qu'on va travailler sur: voici la recommandation, comment on la

reçoit, quel est le temps nécessaire pour la mettre en application et quand est-ce qu'elle va être mise en application. Celles qui peuvent l'être immédiatement vont l'être immédiatement. On va respecter les recommandations du conseil d'experts.

Maintenant, ne connaissant pas les recommandations du conseil d'experts, il est difficile pour moi aujourd'hui de m'engager à dire: je vais toutes les respecter. Je ne connais pas... C'est un conseil d'experts indépendant, on n'a aucune relation, sauf qu'on leur a expliqué, mes actuaire leur ont expliqué qu'est-ce qu'on fait. Maintenant, ça, c'est au public puis aux mémoires qu'ils vont voir l'information, des fois contradictoire, de celle de la société, et, après ça — ce sont des experts — ils vont nous exprimer des recommandations, et, à la lumière de ces recommandations-là, je pense que vous pourrez m'inviter encore pour me dire: M. Harbour, regardez les recommandations puis comment vous vous en êtes acquitté avec votre conseil, et on rendra compte. Mais je pense que la loi est l'esprit de la loi.

Le Président (M. Pinard): Alors...

M. Lelièvre: Une dernière, M. le Président?

Le Président (M. Pinard): Très, très courte, M. le député de Gaspé.

M. Lelièvre: Très courte. Les propositions que vous avez faites au conseil d'experts, là ou les propositions — parce que c'est ça qu'il faut savoir, là, c'est ça qui est important, parce que c'est ça que vous transmettez au conseil d'experts — c'est-u une, deux ou trois propositions? Ou c'est une seule qui est celle que le conseil d'administration a retenue? Alors...

Le Président (M. Pinard): Sur quatre ans. M. Harbour.

M. Lelièvre: C'est déterminant, ça.

M. Harbour (John): On transmet au conseil d'experts le règlement, c'est-à-dire une proposition faite par la société. Ils ont tout le cahier d'information et ils ont droit de rencontrer tous mes experts et de fouiller, demander... Regardez le mandat du conseil d'experts. Ils doivent s'assurer que je dépense correctement, que mes évaluations sont correctes, sont bien pensées, etc. Donc, ils peuvent... Ils ont un pouvoir d'interroger tout ce qui se fait dans le Fonds d'assurance automobile du Québec, pour qu'ils puissent dire: On pense que c'est bien géré et que la hausse est méritée, ou, non, il devrait y avoir telle amélioration, etc.

Donc, les recommandations sont très ouvertes. Ça fait que les pouvoirs du conseil d'experts... Je sais que mes ressources sont passés les voir à plusieurs reprises. Je n'ai même pas rencontré le conseil d'experts pour être interrogé par eux, mais il a rencontré mes actuaire, mes comptables, tout ça. Ils sont venus voir comment était opéré... qu'est-ce qui était imputé au Fonds d'assurance automobile du Québec. Ils font leur travail d'experts.

Et, après ça, bien on a exposé, nous, notre demande de règlement. Ça fait que, là, à ce moment-là, c'est la population puis les groupes d'intérêts qui vont

venir faire des représentations au conseil d'experts. À la lumière de ce qu'ils ont vu, de ce qu'ils ont investigué et de ce qu'ils vont avoir sur la place publique, ils vont nous faire des recommandations. Ces recommandations-là sont envoyées au conseil d'administration de la Société de l'assurance automobile. On est obligés de les rendre publiques. Et, après ça, on prend décision pour justifier les décisions qu'on prend.

Le Président (M. Pinard): Merci, M. le président.

M. Harbour (John): C'est la compréhension que nous avons du processus qui est dans la loi.

Le Président (M. Pinard): D'accord. M. le président, tout à l'heure, nous avons remarqué votre ouverture face au comité d'experts et à la demande des députés qui, pour la plupart, sont des régions, ici, alentour de cette table. Et, moi-même, je suis un député de région, de la Mauricie, pour être plus précis, et je vous remercie de cette ouverture que vous avez face au conseil d'experts, à qui vous allez demander d'étendre ses auditions à l'extérieur de Montréal et de Québec.

Maintenant, est-ce qu'il serait possible également de leur demander un délai additionnel pour produire les mémoires, puisque la date finale pour la production des mémoires, pour les auditions de Montréal et de Québec, était hier, à 17 heures? Alors, je vous demande également, à titre de président, et, je pense, c'est le voeu des membres de la commission, que le conseil d'experts se penche sur à la fois les différentes régions où il pourrait y avoir des auditions et également une date qui permettrait aux groupements... parce que, moi aussi, M. le président, je dois vous dire que, dans ce temps-ci, je fais plus de bureau pour la SAAQ que pour les autres dossiers qu'on a à traiter dans l'année.

Alors, nous avons encore un temps additionnel, puisque M. le président n'a pas pris tout le temps imparti tout à l'heure. Alors, Mme la députée de Bellechasse, qui sera suivie par M. le député de LaFontaine, si tout se déroule d'une façon concise. Alors, madame.

M. Deslières: Point d'ordre, M. le Président.

Le Président (M. Pinard): Oui.

M. Deslières: 30 secondes. Excusez-moi.

Le Président (M. Pinard): Et, vous également, vous avez un cinq minutes.

M. Deslières: Il me reste combien de temps? Excusez-moi.

Le Président (M. Pinard): Cinq minutes.

M. Deslières: Cinq. Ça va. Excusez-moi.

Le Président (M. Pinard): Cinq. D'accord? Alors, madame.

Mme Vien: Oui, écoutez, je vais laisser aller le député de LaFontaine. J'avais tout rangé mes papiers. On inverse. On inverse, c'est ça.

Le Président (M. Pinard): Bon, bien, d'accord. On terminera avec vous. Alors, M. le député de LaFontaine, rapidement.

M. Tomassi: Merci, oui. Merci, M. le Président. J'écoutais le député de Beauharnois. Il me semblait être un dentiste dans les années cinquante, soixante, quand il essayait de tirer des dents avec une pince, avec les questions qu'il vous posait.

Dans un certain sens... Vous nous avez dit tantôt que vous n'êtes pas des gens insensibles, alors je me dis: on a fait un pas de géant. Parce qu'à vous entendre parler, les dernières semaines et les derniers mois, à la télévision et dans les journaux, il me semblait que vous étiez un bloc de glace, puis ce n'était rien que ça, la solution. Alors, on avance à petits pas, et qui va tranquillement va loin, là, «chi va piano, va lontano, e sano», en Italie, on dit.

Je voulais... Quand vous déposez... Puis là c'est un élément qui est important dans votre proposition que vous faites au conseil d'experts, vous avez basé vos données, au conseil d'experts, avec le résultat d'une perte appréhendée de 500 millions de dollars, hein, parce que c'était ça, les chiffres que vous aviez en 2004. Aujourd'hui, la perte appréhendée n'est plus une perte, c'est un surplus de 200 millions.

Or, je vous fais revenir en arrière. Si, lors de votre présentation au conseil d'experts, de votre plan, ce n'était pas une perte de 500 millions, mais un surplus de 200 millions, est-ce que vos chiffres, là, qu'on voit sur le tableau, là... Je comprends que vous dites, là: 2006, là, on fait un profit, bon, bien, on ne fait pas d'augmentation, puis... Est-ce que votre donnée aurait été différente en prenant en considération la connaissance des résultats que vous avez aujourd'hui?

● (12 h 10) ●

Le Président (M. Pinard): M. le président.

M. Harbour (John): Les projections tiennent compte d'un taux moyen de rendement et non pas d'une année... Je ne sais pas si le conseil d'experts a été... j'imagine que oui, là, mais je vais m'en assurer avant de vous répondre, parce que je ne veux pas vous induire en erreur, je vais m'assurer à ce que le conseil d'experts soit très informé, si vous voulez, des rendements obtenus de la Caisse de dépôt en 2005, pour qu'ils prennent une connaissance, qu'ils aient toute l'information. Je vais m'en assurer, parce que, comme je vous ai dit, je ne les ai pas rencontrés et je ne sais pas qu'est-ce qu'on leur a donné comme information. Ils doivent lire les journaux, j'en suis convaincu.

Quand on fait des projections, la projection tient compte d'un taux de rendement moyen. Dès qu'on dit «les moyens», c'est que les variations sont éliminées pour arriver sur une projection moyenne, donc, à ce moment-là, on ne tient pas compte d'une année exceptionnelle, comme on n'aurait pas tenu compte d'une année excessivement mauvaise. Donc, les prévisions sont basées sur les chiffres de 2004, une projection à 6,5 %.

Le Président (M. Pinard): Merci. Très court.

M. Tomassi: Oui. Seulement pour faire un point d'ordre, puis on va avoir la chance d'en reparler tantôt, seulement pour la déclaration que le député de Gaspé a

fait mention, là, comme quoi les députés libéraux vous auraient rencontrés, là, de quelque manière que ce soit. Écoutez, on a passé la loi n° 55 pour dépolitiser le processus, et en aucun moment, puis vous allez pouvoir le confirmer, que ce soit... quiconque ici n'a pu avoir accès à vous, là. On s'est préparés de la même manière qu'eux se sont préparés. Alors, je voulais que ce soit très clair, là, et contredire sa déclaration.

Le Président (M. Pinard): M. Harbour.

M. Harbour (John): Je vais être très clair, c'est que je n'ai rencontré aucun d'entre vous, des deux côtés de la table.

Le Président (M. Pinard): Merci. Mme la députée de Bellechasse.

Mme Vien: On comprend la tactique, on l'entend ad nauseam. Messieurs, madame, merci d'être là aujourd'hui. Je reprends au vol, M. Harbour, une déclaration que vous avez faite un peu plus tôt, qui a été relevée par mon collègue de LaFontaine: que vous n'êtes pas insensibles. Moi, j'aimerais que vous précisiez: À quoi donc n'êtes-vous pas insensibles? À quoi exactement?

M. Harbour (John): C'est à dire qu'on voit les commentaires...

Le Président (M. Pinard): Alors, en une minute.

Mme Vien: On reviendra cet après-midi, si ce n'est pas précisé.

Le Président (M. Pinard): M. Harbour, en quoi n'êtes-vous pas insensibles? En une minute.

M. Harbour (John): Le processus veut qu'on aille devant un conseil d'experts puis qu'on ait des recommandations. Est-ce que j'ai la vérité révélée? Non. En mon âme et conscience, nous avons fait des chiffres, mon conseil d'administration les a vérifiés. On faisait des projections sur le nombre d'années en interactif, on avait un système, puis du fait on disait: Là, si j'y vais sur deux ans, si j'y vais sur trois ans, si j'y vais sur quatre ans, et là on voyait croisé. La composition...

Mme Vien: Monsieur, je vous reprends. Qu'est-ce qui ne vous rend pas insensibles, exactement?

M. Harbour (John): Ça veut dire que je reçois les remarques, que je vais recevoir les recommandations du conseil d'experts, et ce conseil d'administration là, eu égard à la situation où on va être au mois d'août, va prendre des décisions qui sont là, mais on va tenir compte de ce qui nous est recommandé... Faites la lecture, si vous voulez, des hausses.

Mais, parlant d'insensibilité, moi, ce que je vous recommande fortement, c'est de permettre un permis payable sur base annuelle, avec un étalement des primes. Et ça, je pense, comme sensibilité, ça aiderait beaucoup nos citoyens les plus démunis. Vous savez, quand je suis pris avec 14, 15 points de démérite, je ne suis pas nécessairement un bandit, mais la facture commence à

être salée. Quand j'ai l'enregistrement de ma moto, puis que je vois quelques caricatures dans les journaux, l'insensibilité est là aussi. C'est qu'on voyait une institution bancaire, puis on voyait la SAAQ derrière, puis le directeur de la banque demandait: Est-ce que vous venez pour un prêt moto? Il dit: Non, je viens pour un prêt pour payer mon enregistrement de moto! On voit bien que les montants sont importants. Mais... Si, pour le motocycliste, je pouvais dire: Ce montant-là est important parce que le risque est là, mais que je pouvais vous l'étaler durant 12 mois puis que je le paierais, comme je paie l'assurance pour la tôle de mon véhicule, que je puisse faire la même chose pour la protection de mes blessures corporelles, bien je pense qu'on ferait un pas où on aiderait le citoyen. Dans ce sens-là, vous voyez que la sensibilité est là.

Mme Vien: Il y a toujours de l'espoir.

M. Harbour (John): Toujours.

Mme Vien: C'est à se parler qu'on se comprend.

Le Président (M. Pinard): Merci. Alors, comme il y a eu erreur de ma part, il vous reste 1 min 30 s. Je m'excuse, comme président. Je m'excuse, je vous ai donné trop de temps tout à l'heure, il ne reste seulement que 1 min 30 s. Alors, M. le député de Beauharnois.

Calcul des revenus de placement anticipés (suite)

M. Deslières: Merci, M. le Président. On se fie à votre parole et à votre calcul, bien sûr, en toute confiance. Dernière question rapidement. Vous prévoyez un taux de rendement réel à long terme de 3,75 %. On vous a questionné tout à l'heure, M. Harbour, à ce sujet-là. Par contre, la CSST, elle, prévoit 4 %. La Régie des rentes du Québec prévoit 4,9 %. Comment expliquer que, vous, vous prévoyez 3,75 %, qu'eux prévoient 4 % et que la régie prévoit 4,9 %?

M. Harbour (John): Lorsqu'on fait des hypothèses sur le passif actuariel, c'est fait selon la composition des risques associés au portefeuille. Si je vous disais que mes victimes sont probablement accidentées plus jeunes en moyenne qu'un travailleur de la CSST, peut-être que j'ai raison.

On a regardé le taux de 3,75 % d'escompte, avec toutes les CSST à travers le Canada. C'est vrai que la CSST ici est à 4 %, au Nouveau-Brunswick, ils sont à 4 %, en Ontario, ils sont à 4 %, au Manitoba, ils sont à 3,75 % comme nous, à l'Île-du-Prince-Édouard, ils sont à 3,50 %, Terre-Neuve et le Labrador 3,5 %, Nouvelle-Écosse, 3,5 %, Saskatchewan, 3,5 %, Colombie-Britannique, 3,5 %, Yukon 3,5 %, Territoires du Nord-Ouest, 3,5 %, l'Alberta 3,25 %, MPI, qui sont des organismes comme les nôtres dans l'assurance des blessures corporelles, 3 %, SGI, 3 %. Donc, à 3,75 %, on a à peu près trois organisations d'action du travail qui sont à 0,25 % de plus que nous. Tout le reste est égal ou inférieur à notre taux.

La sensibilité du taux d'escompte sur mes résultats de l'année courante. Supposons que vous me disiez: M. Harbour, ce serait important d'être comme la CSST et de prendre 4 %, c'est 17,5 millions dans une année. Donc,

quand je vous dis que j'ai un problème de 500 millions et que je prendrais un taux d'escompte de 4 % comme celui de la CSST, à ce moment-là ça ferait une différence de 17,5 millions. Ce qui est important, c'est de garder nos résultats toujours sur le même taux, autant que faire se peut, pour qu'ils deviennent comparables. Sinon, si je m'amuse à varier les taux, bien là, à ce moment-là, vous ne saurez plus où je vais. Ça fait que, si je veux vous cacher la perte, j'ai juste à prendre un taux de 7 %, puis je veux vous en créer une, perte, je vais prendre un taux à 1 %. C'est la constance.

Maintenant, quand mes actuaire établissent ces règles-là à 3,75 %, ils sont vérifiés par le Vérificateur général du Québec. Le Vérificateur général du Québec prend une firme d'actuaire indépendants pour le conforter sur les hypothèses qu'on met de l'avant. Et je dois vous dire que, l'année passée et cette année encore, on a une opinion du Vérificateur général sans réserve.

Le Président (M. Pinard): Merci.

M. Deslières: Dernière question.

Le Président (M. Pinard): Très, très courte, là, M. le député.

M. Deslières: Dernière question. On s'entend bien, ce sont des prévisions?

M. Harbour (John): Des prévisions.

M. Deslières: Prévisions. Parce que ça n'a pas été clairement démontré, on aura l'occasion d'y revenir cet après-midi. Par rapport aux trois dernières années, où on a du 15 %, du 14 % et du 17 %, vous nous arrivez tout d'un coup avec une baisse de 11 % pour l'année prochaine et les prochaines années. Alors, je pense qu'on va vous questionner, M. Harbour, à ce sujet-là.

Le Président (M. Pinard): Alors, considérant l'heure, je suspends nos travaux. Et je vous souhaite à tous bon appétit. Et nous nous reverrons aux affaires courantes. Merci.

(Suspension de la séance à 12 h 20)

(Reprise à 15 h 33)

Le Président (M. Pinard): À l'ordre, s'il vous plaît! Alors, je déclare la séance ouverte. Je souhaite la bienvenue au député de La Prairie. Bonjour, M. le député.

M. Dubuc: Merci.

Le Président (M. Pinard): Et je rappelle le mandat de la commission qui est d'entendre le président-directeur général de la Société de l'assurance automobile du Québec dans le cadre de la proposition de hausse de contributions rendue publique par la Société d'assurance automobile du Québec.

Alors, nous en sommes rendus à la deuxième phase de ces auditions et nous entreprenons un bloc de

90 minutes: 45 minutes du côté ministériel, 45 minutes de l'opposition officielle. Alors, tel que convenu, nous allons procéder, là, par miniblocs de 15 minutes, et, sans plus tarder, je cède la parole au vice-président de la commission et député de LaFontaine. Alors, M. le vice-président.

Paiement du coût des soins de santé par la SAAQ (suite)

M. Tomassi: Alors, merci, M. le Président. Avant toute chose, tantôt, avant l'arrêt pour le dîner, le député de Beauharnois faisait mention de vos frais médicaux que vous remboursez à la Santé, à la RAMQ ou autres, et il faisait mention que vous étiez les seuls à rembourser ces frais-là. Le monsieur qui est à votre gauche nous disait: Non, non, la CSST. Eh bien, oui, la CSST rembourse, elle aussi, les frais. Alors, c'est la même chose, on parle d'à peu près 80 millions de dollars par année comparativement peut-être à 100 millions, vous, de votre côté.

Deuxième chose, il faisait encore mention... Puis ça, je pense, c'est assez important qu'on le rappelle, là, parce que ces gens-là d'en face sont vite à lancer des accusations puis à faire des insinuations qui s'avèrent fausses par la suite. Alors, une des questions qui étaient posées, c'était de dire que...

M. Deslières: M. le Président, question de règlement, s'il vous plaît.

Le Président (M. Pinard): M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: Loin de moi d'interrompre le délégué... le collègue, sauf qu'il me prête des intentions que je n'ai pas, et je suis sûr qu'il va à l'encontre de notre règlement parlementaire. Je sais que c'est un chic type. Il va se commettre à l'intérieur des balises de notre parlementarisme.

Le Président (M. Pinard): Merci beaucoup, M. le député de Beauharnois. Alors, j'invite tous les collègues à faire montre de prudence, et je pense que les travaux ont bien débuté ce matin, ils vont sûrement bien se poursuivre cet après-midi. Alors, je vous invite à la plus grande prudence et à continuer à travailler dans la plus grande harmonie. Alors, M. le député de LaFontaine.

M. Tomassi: Alors, M. le Président, moi de même, je suis une personne qui n'aime pas déformer la vérité, et, quand cette vérité est un peu changée, j'aime ça rappeler ça à l'ordre.

Et, pour questionnement sur la CSST, c'est leur propre parti qui ont formé cette fiducie qui est à la base même de la fiducie qu'on a créée avec la SAAQ, avec la loi n° 55. C'était la loi n° 133, que l'ancien ministre du Travail, M. Jean Rochon, avait adoptée, en janvier 2003, qui venait réouvrir et former une entité juridique à part entière comme la fiducie pour la Société de l'assurance automobile du Québec, et le même fonctionnement où est-ce que... Quand le député, ici, dit que le gouvernement n'a plus le contrôle sur les tarifs ou les primes d'assurance, seulement lui rappeler que, la même chose,

la loi n° 133 vient mettre en application où est-ce que la CSST... le conseil d'administration est amplement dans ses droits de déterminer les primes que les employeurs vont devoir payer, où est-ce que la politique n'est pas du tout mêlée à ce processus. Alors, je le vois, je le vois aller, le député de Beauharnois, mais il faudrait peut-être qu'il se remémore un peu ses souvenirs de janvier 2003, parce que des fois ils ont la mémoire très, très, très courte.

Processus décisionnel quant au niveau des contributions et indemnités (suite)

Mais, pour revenir un peu à notre vif du sujet, M. le Président, et la question s'adresse à M. Harbour: Avant le dîner, je vous ai parlé, si on pouvait revenir en arrière, lors de votre proposition qui était basée sur les chiffres de 2004, une prévision d'un déficit, en 2005, de 500 millions de dollars. On fait face aujourd'hui à un surplus de 200 millions de dollars. Alors, je me disais: Si vous étiez à refaire, avec votre conseil d'administration, une proposition d'ajustement de primes d'assurance pour les permis puis l'immatriculation, on n'aurait peut-être pas la même proposition.

Et je veux que ce soit clair, M. Harbour: la Société d'assurance automobile, c'est une fiducie publique, et les actionnaires de cette fiducie, c'est le gouvernement du Québec. Mais, avant toute chose, le gouvernement du Québec, c'est la population du Québec. Et vous êtes conscient d'une chose après avoir vu les articles de journaux, les commentaires dans les journaux, votre principal actionnaire, principal actionnaire de la SAAQ, qui est la population du Québec, ne va pas dans le même sens que vous pour avoir des augmentations de tarifs comme vous les proposez.

Je crois, à la limite, qu'ils sont d'accord, parce que c'est des gens... c'est des actionnaires qui comprennent le bien-fondé d'une protection, et, dire que, si jamais un de ces gens de la population ou leur enfant, leurs petits-enfants seraient pris avec un accident, bien il faudrait que le gouvernement couvre les frais, puis c'est tout à fait normal, puis je pense qu'ils sont tout à fait d'accord. Sauf que votre principal actionnaire, aujourd'hui, vous dit: Le tarif, là, je pense que vous vous êtes complètement trompé, dans un certain sens, ou peut-être la situation de dire: Au lieu peut-être de l'étaler sur trois, quatre ans, est-ce qu'on ne pourrait pas l'étaler sur une plus longue période de temps, comme je vous l'ai dit? Et peut-être me revenir avec votre scénario de savoir: si jamais, en 2004, 2005, quand vous aviez fait votre proposition, les chiffres auraient été ceux qu'on connaît aujourd'hui, est-ce que votre proposition, qui a été faite bien avant le surplus de 200 millions, est-ce que votre proposition aurait été la même?

Le Président (M. Pinard): M. Harbour.

Paiement du coût des soins de santé par la SAAQ (suite)

M. Harbour (John): M. le Président, juste pour revenir sur les frais médicaux, là, la seule ambiguïté, puis ce n'est pas pour me mêler dans le débat, c'est que la CSST rembourse les frais au gouvernement cas par cas, alors que, dans le cas de la Société de l'assurance automobile, c'est un montant, à l'article 155.1 de la loi...

qui nous fixe le montant, mais on paie, tous les deux, les remboursements des frais de santé.

M. Tomassi: En 2005... pas vous interrompre, là, c'est à peu près 88 millions de dollars que la CSST a remboursés au gouvernement pour les...

• (15 h 40) •

M. Harbour (John): Ça fait que c'est semblable à ce que la SAAQ paie présentement.

Processus décisionnel quant au niveau des contributions et indemnités (suite)

Maintenant, serait-ce que notre décision aurait été différente en connaissant les résultats de 2005? Or, la décision de déposer le règlement a été prise le 23 février 2006, et, le 23 février 2006, nous étions au courant des résultats de 2005. Donc, on a tout simplement considéré que les résultats de 2004, projetés dans le temps, qui prévoyaient un rendement moyen de 6,5 %, étaient encore valables au moment où la décision a été prise. Parce que je vous ai expliqué, ce matin, que c'est difficile de prendre isolément un rendement aussi exceptionnel que celui de 2005. Donc, il faut le regarder sur une période de temps, et, à ce moment-là, on en vient...

Ce matin, vous m'avez posé la question à savoir si le conseil d'experts était informé des résultats de 2005. J'ai vérifié auprès de mes collaborateurs, et, oui, ils ont tous les chiffres et ils vont tous avoir les chiffres de 2005 avant de faire leurs recommandations, parce que je pense que c'est important de tenir compte de la situation financière globale et totale de la fiducie. Je veux comprendre qu'il faut équilibrer entre le payeur et le receveur. Je pense que, ce matin, d'entrée de jeu c'est ce que nous faisons comme point.

Maintenant, à cette heure, la fiducie, contrairement à ce qu'on dit, elle n'a pas d'actionnaire. Elle est tout simplement complètement autonome, au service et pour contribuer aux victimes de la route. Donc, on a une façon d'aller chercher nos revenus, qui sont sur le permis d'immatriculation des véhicules, et, à ce moment-là, on doit indemniser des victimes. Et la proposition que l'on fait, c'est pour préserver notre capacité d'indemniser les victimes. Donc, la décision a été prise, le 23 février, en connaissance des résultats de 2005. Dans notre appréciation, nous, ça ne changeait pas notre orientation. Maintenant, à cette heure, les recommandations du conseil d'experts vont venir, et, comme j'ai dit ce matin, on vous écoute, on vous entend.

Le Président (M. Pinard): M. le député de LaFontaine.

M. Tomassi: M. Harbour, je ne veux pas vous contredire, mais, le 15 septembre 2005, à 9 heures, vous avez tenu une réunion du conseil d'administration, et, le 15 septembre 2005, à 9 heures, dans une de vos résolutions, la résolution R-2333, vous marquez: «Que les hausses de contributions d'assurance soient réparties sur quatre ans, soit de 2007 à 2010, payables bisannuellement — dans le cas d'un permis de conduire — qu'elles couvrent la totalité du financement annuel à la fin de 2010 et qu'elles comprennent une contribution au déficit de capitalisation.»

Or, en septembre 2005, sans savoir le résultat... parce que vous me disiez que le résultat, vous l'avez connu en février 2006, c'est ça?

M. Harbour (John): C'est exact.

M. Tomassi: Or, je me dis: Si vous aviez déjà pris en considération, en septembre 2005, que vous étiez dans une situation où est-ce que vous saviez que vous étiez en train de perdre 500 millions de dollars, or, aujourd'hui, je vous dis: En septembre 2005, quand vous avez eu ce conseil d'administration là, si vous et votre conseil d'administration, au lieu du 500 millions de perte que vous aviez eue, c'étaient 200 millions de profits ou de bénéfices que la SAAQ aurait faits, est-ce que la décision, le plan que vous avez déposé en février 2006, par la suite, aurait changé? Ça se peut, là. On a vu, en Chambre, là, on a une tête ronde pour que les idées puissent changer. C'est seulement ceux qui ont des têtes carrées ou ceux qui n'en ont pas qui ne changent pas.

Mais, de votre point de vue à vous — c'est une question importante, là, tu sais — en septembre 2005, on dit, là, que vous aviez déjà pris quatre ans, sans prendre en considération de l'étaler un peu plus longtemps. En septembre 2005, vous étiez conscient que vous aviez un déficit de 500 millions de dollars. Aujourd'hui, on se rend compte que ce n'est peut-être pas un déficit. Or, j'essaie de peut-être voir avec vous, là, quelles sont les procédures ou de quelle manière on pourrait, pour que vos principaux actionnaires — c'est ça qui est important, là — votre principal actionnaire soit satisfait de votre emploi.

Le Président (M. Pinard): Alors, M. Harbour.

M. Harbour (John): M. le Président, en septembre 2005 — si on se remémore l'année; en septembre 2005 — on savait que les revenus de placement étaient bons et qu'ils allaient excéder le 6,5 % que... D'après les prévisions que je me souviens, de mémoire, en septembre 2005, on parlait d'une possibilité de 12 % ou 13 % de rendement.

Là où j'ai eu une inquiétude, c'est en octobre de 2005 où, durant le mois d'octobre, la valeur marchande de notre portefeuille a perdu 150 millions. Je me souviens d'avoir rencontré le président de la Caisse de dépôt et placement du Québec, au début novembre, pour lui demander: Est-ce que tu es sûr que, pour cette année, on va avoir le 6,5 % de rendement qu'on escompte? Il dit: À moins d'un revirement que je ne connais pas, oui, on va être capables de combler vos attentes. C'est novembre et décembre qui ont été des mois prolifiques. Mais, déjà, en septembre, on avait prévu que les revenus de placement seraient supérieurs pour cette année. Mais, comme je vous dis, les revenus de placement sont faits sur une moyenne et regardent nos blessés, qui sont dans nos portefeuilles, ne regardent pas le déficit de l'année courante. Il y a très peu de revenus de placement sur les résultats de l'année courante. Donc, la décision, en septembre, même si on avait connu le rendement qu'on a obtenu en 2005, la décision aurait été la même.

Le Président (M. Pinard): Le bilan routier était-il connu? Est-ce que vous aviez déjà une idée du bilan routier en septembre, le 15 septembre, lorsque vous avez élaboré cette hypothèse?

M. Harbour (John): À la fin du mois de septembre, on était très inquiets du bilan routier, les six premiers mois de l'année 2005 avaient été absolument désastreux, assez que je le prenais... sans le prendre personnel, mais je me disais: Depuis que je suis arrivé à la société, mois après mois, on a plus de victimes sur nos routes. Ça fait que ça n'a pas de rapport, mais le premier six mois de l'année a été désastreux.

Par contre, l'augmentation du prix du pétrole, au mois d'août 2005, a fait en sorte que les chiffres se sont améliorés dans le deuxième semestre de l'année 2005. Pourquoi? C'est que l'augmentation du pétrole fait en sorte que le parc automobile se promène moins, on baisse un peu les vitesses pour économiser l'essence, et, à ce moment-là, on a vu une amélioration du bilan routier; pas une amélioration sur les années antérieures, mais on a vu que la détérioration observée dans les six premiers mois s'estompait.

Le Président (M. Pinard): D'accord. M. le député de LaFontaine, ça va? Alors, M. le député de Montmagny-L'Islet.

Réduction des coûts de gestion

M. Morin (Montmagny-L'Islet): Merci, M. le Président. Dans votre présentation, M. Harbour, vous nous parlez que vous avez mis sur pied trois groupes de travail: technologie, budget et indemnisation. J'aimerais que vous élaboriez, parce qu'au niveau du budget vous avez parlé d'«aucune croissance». Mais la question que je me pose: Il n'y a pas de baisse de coûts d'organisation? Et pourquoi que, pour mettre en oeuvre des mesures pouvant réduire de 70 millions les coûts, il s'agit de trois à cinq ans? Pourquoi pas quatre ans?

Le Président (M. Pinard): Alors, M. Harbour.

M. Harbour (John): C'est que, sur l'indemnisation des victimes, c'est de repenser, si vous voulez, la façon dont on dessert notre clientèle. Dès le mois de mars dernier, à peu près 250 personnes ont changé de patron, et on a changé nos façons de faire pour l'indemnisation, et nous allons revoir tous nos processus de travail. Or, c'est un travail qui demande de deux à trois ans avant qu'il soit efficient. C'est pour ça qu'on dit que les économies escomptées sur l'indemnisation des victimes — un meilleur service, un service plus rapide, baisser nos coûts d'indemnisation — prend de deux à trois ans avant de se matérialiser.

Pour ce qui est des économies au niveau informatique, on fait passer notre investissement, au niveau informatique, de 24 millions à 8 millions. Mais n'oubliez pas qu'on a capitalisé, dans les années passées, à peu près 80 millions de développement informatique qu'on doit amortir dans le futur. Donc, avant de pouvoir goûter aux réductions que nous sommes en train de faire, ça prend de trois à cinq ans avant de les matérialiser.

Deuxièmement, les coûts de main-d'oeuvre, les équivalents temps complet, on va remplacer quatre retraités sur 10, mais encore faut-il que nos employés prennent leur retraite pour pouvoir les substituer et matérialiser aussi l'économie. Or, vous savez que, quand quelqu'un prend sa retraite, il y a de six à huit mois de

congés de maladie accumulés, et ça prend un certain laps de temps avant de pouvoir matérialiser les économies. C'est pour ça que le 70 millions est fait sur une base de trois à cinq ans.

Le Président (M. Pinard): Merci. Alors, M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: Oui. Merci, M. le Président. M. le Président, vous me permettez, nous avons reçu les procès-verbaux du conseil d'administration de la société d'assurance.

Le Président (M. Pinard): Excusez-moi, là. Avant, je règle votre temps tout de suite.

M. Deslières: Oui.

Le Président (M. Pinard): Je voudrais vous informer... Est-ce qu'il y a des renseignements nominatifs à l'intérieur des procès-verbaux que nous avons remis... que nous vous remercions, là, de nous avoir remis? Est-ce qu'il y a des renseignements nominatifs?

M. Harbour (John): Des renseignements nominatifs, non...

Le Président (M. Pinard): Non? D'accord.

M. Harbour (John): ...mais il y a certaines décisions qui sont en cours de processus...

Le Président (M. Pinard): D'accord.

• (15 h 50) •

M. Harbour (John): ...d'où on aimerait avoir une certaine confidentialité sur certains sujets. Il n'y a pas de cachette sur les hausses, je pense qu'on peut en parler ouvertement. Mais il y a d'autres décisions qui sont en cours de processus, qui ne sont pas prises actuellement, et là on aimerait avoir un peu de discrétion.

Documents déposés

Le Président (M. Pinard): Alors, les documents sont déposés au secrétariat de la commission. Ça va?

M. Deslières: Ça va.

Le Président (M. Pinard): Alors, M. le député de Beauharnois.

Processus décisionnel quant au niveau des contributions et indemnités (suite)

M. Deslières: M. le Président, au procès-verbal du jeudi 3 novembre 2005, à la page 3, on y lit les choses suivantes: «Le comité de vérification recommande [au] conseil d'administration: — bon — 1.[...];

«2. que les premières augmentations tarifaires aient lieu le 1er juillet 2006 selon un montant équivalent à la contribution fixée pour 2007 et que la deuxième augmentation tarifaire ait lieu le 1er janvier 2008.»

Et vous avez, si je ne m'abuse... vous me corrigerez, M. le président-directeur général, et vous avez

transmis ce document entre le — je n'ai pas la date exacte, là; entre le — 3 novembre et le 25 novembre, exact? Et il est dit: M. «le président fait le point sur le mémoire transmis au ministre des Transports pour être soumis au Conseil des ministres et qui porte sur la situation financière du Fonds d'assurance automobile du Québec, les mesures de redressement et les hausses à venir. Il est actuellement prévu que ce mémoire soit étudié par le Conseil des ministres à sa séance du 30 novembre» dernier. Est-ce bien exact?

M. Harbour (John): C'est exact.

M. Deslières: C'est exact? Et, dans le fond, ce que vous nous dites là-dedans, là, c'est que vous prévoyez des augmentations de tarifs pour le 1er juillet 2006 et que d'autres augmentations de tarifs viendront seulement le 1er janvier 2008, afin d'éviter ce qu'on appelle la campagne électorale, prévue pour 2007. Est-ce que j'analyse bien la situation, M. le président-directeur général?

M. Harbour (John): O.K. Si vous permettez, M. le Président, cette réponse va être un petit peu plus longue, mais j'aimerais remettre les choses dans leur contexte.

Le Président (M. Pinard): Allez-y, M. le président.

M. Harbour (John): Vous regardez dans les minutes du 15 septembre 2005. Dans les minutes du 15 septembre, à la page 3, on dit: «Que la date du 1er janvier 2007 soit retenue pour l'application des hausses de contributions d'assurance.» Donc, le 15 septembre, on va, pour le 1er janvier 2007, sur un permis biannuel.

Ce qu'il y a de changé dans la résolution du mois de... juste pour prendre les dates, parce que... Quand on arrive sur le 3 novembre, le 3 novembre, il est question d'un permis annuel. Or, avec un permis annuel, là, la résolution que vous venez de lire est le 1er janvier 2006, et la deuxième hausse... le 1er juillet 2006, excusez-moi, et la deuxième hausse est le 1er janvier 2008.

Pourquoi on tenait tant à un 1er janvier? C'est que toutes les hausses, les contributions, l'analyse financière se reposent sur une expertise actuarielle. Or, on fait les expertises actuarielles le 1er janvier de chaque année. Or, embarquer dans une chaîne d'augmentations le 1er juillet nous aurait obligés, dans le temps, à faire un exercice des expertises actuarielles, corroborées par l'externe, et le 1er janvier et le 1er juillet.

Après ça, j'ai fait rapport au conseil, à la réunion du 25 novembre, et là je dis: «Le président fait le point sur le mémoire transmis au ministre des Transports pour être soumis au Conseil des ministres et qui porte sur la situation financière du Fonds d'assurance [...] du Québec, les mesures de redressement et les hausses à venir.»

Si vous voulez avoir une idée de ce mémoire-là, il faut, à ce moment-là, aller aux minutes du 21 décembre, à la page 2: «Rapport du président. Le président fait le point sur le dossier des hausses de contributions d'assurance. Le comité des priorités a approuvé [le mémoire du Conseil des ministres] un mémoire au Conseil des ministres autorisant le paiement annuel du permis de conduire et

l'étalement du paiement des contributions d'assurance ainsi qu'une tournée de sensibilisation et d'écoute du président-directeur général de la société pour expliquer la situation financière de la SAAQ. Ce mémoire sera présenté au Conseil des ministres qui aura lieu aujourd'hui même, et, si la décision est favorable, nous pourrions envisager la mise en oeuvre de la résolution du conseil [datée] du 15 septembre [en regard du] scénario [du mois] de juillet 2006.»

Donc, le 21 décembre, il nous a été confirmé, la journée même, que le Conseil des ministres avait accepté l'étalement des primes, le permis payable sur base annuelle, et il me demandait de faire une tournée, ce qui a été annulé au mois de janvier. Donc, ici, vous avez le crescendo complet de ce que nous avons fait durant l'année.

Bien, quand on parle du mémoire... Or, le mémoire au Conseil des ministres, c'est un terrain très glissant pour moi. Je ne l'ai jamais vu signé. J'en ai travaillé des bouts que j'ai envoyés, mais je ne peux pas vous dire quel mémoire a été présenté, comment il a été présenté, mais je peux vous dire que, quand on l'a travaillé, nous, ça incluait ce qu'on vous dit dans les minutes du conseil.

Le Président (M. Pinard): D'accord. M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: Est-ce que je comprends que, pour différentes raisons, on a annulé les séances d'information, la tournée?

M. Harbour (John): Oui, j'ai été informé le 13 janvier que la tournée était reportée ou annulée. Et, à ce moment-là, ce qu'on a fait, c'est qu'on a tout simplement travaillé sur l'autre plan, qui était le 1er janvier 2007, sur un permis biannuel.

Le Président (M. Pinard): D'accord. Alors, M. le député.

M. Lelièvre: Oui, M. le Président.

Le Président (M. Pinard): M. le député de Gaspé.

M. Lelièvre: Si je comprends bien, M. Harbour, vos travaux ont quand même progressé, nonobstant le fait que le Conseil des ministres ait ou non approuvé les demandes que vous lui formuliez. J'en ai pour preuve l'avis qui est publié dans la *Gazette officielle* du 1er mars 2006.

Et les mots ont leur importance. Le premier paragraphe, je vais vous en faire grâce dans son entier, mais je vais vous dire que le mandat du conseil: «Avant de modifier le Règlement sur les contributions d'assurance, la Société de l'assurance automobile doit obtenir l'avis [du] conseil d'experts constitué à cette fin. Le mandat de ce conseil est de revoir la démarche suivie par la société et de vérifier les données utilisées à l'appui des modifications réglementaires qu'elle envisage. Le Conseil d'experts sur les contributions d'assurance automobile doit tenir une consultation publique et remettre son rapport au conseil d'administration de la société à la date fixée par celle-ci. La date de remise prévue est [pour] le 19 juin 2006. Avis est donné par les présentes qu'à compter du dépôt de ce rapport le projet de règlement sur les

contributions d'assurance publié à la *Gazette officielle du Québec* le 1er mars 2006 pourrait être adopté par la Société de l'assurance automobile du Québec.»

Donc, dès que le conseil d'experts finalise sa démarche, dépose son rapport chez vous — ce matin, vous nous disiez que vous alliez analyser les recommandations... À quoi on peut s'attendre, l'été prochain? À avoir une nouvelle de la Société de l'assurance automobile entre juillet... entre le 30 juin et le 5 septembre, que les primes vont augmenter, puis tout ça va augmenter, ou que...

L'Assemblée nationale ne siège pas durant cette période-là. Donc, est-ce que vous prévoyez mettre ça en vigueur à court terme, dès que le rapport est présenté? Parce que vous nous avez dit, ce matin, que vous allez prendre le temps d'analyser les propositions.

Le Président (M. Pinard): M. Harbour.

● (16 heures) ●

M. Harbour (John): Oui. La publication du règlement du 1er mars dans la *Gazette officielle* est une prépublication du règlement sur les demandes de contributions sur les hausses de contributions d'assurance.

Le 19 juin, nous allons recevoir le rapport du conseil d'experts, que l'on doit rendre public, et, après ça, on va tenir compte des recommandations du conseil d'experts, et il y aura publication finale du règlement lorsque le conseil d'administration va avoir pris sa décision à la lumière des recommandations du conseil d'experts. Donc, la publication du 1er mars tient compte de prépublication, et celle du mois de juillet-août, début septembre, va être le règlement final, qui, lui, à ce moment-là, va être publié et va être mis en vigueur pour ajuster les contributions d'assurance à partir du 1er janvier 2007.

Le Président (M. Pinard): M. le député de Gaspé.

Capacité de payer des contribuables (suite)

M. Lelièvre: Oui. Je veux peut-être insister, là, au niveau du conseil d'experts ainsi que de la démarche que vous allez suivre, mais, pour le commun des mortels, hein, qui sont les contribuables du Québec qui vont payer encore les tarifs, une augmentation de tarifs... On en a déjà eu pour 2,3 milliards jusqu'à date, depuis trois ans; là, avec tout ce qui s'en vient, on va monter probablement à 4 milliards, hein, parce qu'il y a 500... Je ne sais pas combien de millions de voitures en circulation, de permis de conduire; vous sectorisez, vous disséquez chacune des classes, vous disséquez les permis, par exemple 6A, 6B, 6C, et là vous faites une strate. On dirait que c'est vraiment une machine à imprimer de l'argent que vous avez découverte, à la Société de l'assurance automobile, parce que vous voulez, sur quatre ans, aller résorber un déficit antérieur, M. le président.

M. Tomassi: ...

M. Lelièvre: Vous parlerez quand vous aurez la parole, M. le député de LaFontaine. Alors, lorsqu'on regarde tout ça, M. le Président, je suis inquiet. Je suis inquiet parce que je sais que, bon, il y aura un choc tarifaire, peu importe. Lorsqu'on regarde la condition financière de nombreux Québécois et de Québécoises, au Québec, les personnes âgées, les gens sur l'aide

sociale, les gens qui travaillent au salaire minimum, l'augmentation des coûts, par exemple, du pétrole, tout ça vient affecter la capacité de payer des Québécois, et ça, je pense que c'est un élément que vous devriez prendre en considération.

M. Harbour (John): On est très sensibles à la capacité de payer des Québécois, mais vous savez actuellement... je vous ai dit, ce matin, que les revenus de la société d'assurance... du Fonds d'assurance automobile étaient de 700 millions par année, et les dépenses, de 1,2 milliard. La proposition qu'on fait au conseil d'experts, c'est de récupérer 60 % du 500 millions, forts de notre capacité de réduire les coûts, forts des mesures qui peuvent être prises en matière de sécurité routière. Donc, ce qu'on demande comme augmentation de contributions, c'est de faire passer les contributions totales de 700 millions à 1 milliard pour résorber 60 % de notre besoin.

J'ai expliqué, ce matin, que, pour le permis de conduire, c'est 1 \$ par mois d'augmentation, de 2006 à 2010. En annonçant seulement 2007 et 2008, on ne va pas chercher le dernier 40 %, le dernier 200 millions ne fait pas partie de la proposition de la société. Quelqu'un qui a une immatriculation de véhicule de promenade, c'est 2 \$. Pour les motocyclettes, on a distingué, si vous voulez, un, le permis de conduire pour le comportement; on a tenu compte des motocyclettes régulières, où l'augmentation est moindre que si on tenait compte de l'ensemble des motocyclettes; et, pour les motocyclettes sport, là les demandes de hausses sont plus importantes.

Or, quand on est sensibles à la capacité de payer, c'est pour ça qu'on voulait avoir deux choses: un, le permis payable sur base annuelle, pour rendre l'augmentation plus, si vous voulez, plus humaine; deuxièmement, bien on disait: Si on paie nos assurances par versements, est-ce qu'on ne pourrait pas étaler aussi le paiement de nos primes et d'immatriculation et de permis de conduire? Et ça, c'était réellement pour respecter la capacité de payer du consommateur.

Le Président (M. Pinard): Merci. M. le député de Beauce-Nord.

Catégories de permis de conduire

M. Grondin: Merci, M. le Président. Moi, j'aimerais ça que vous expliquiez, là, les classes de conducteurs. Avant, on avait une classe 1, classe 2, classe 3. Moi, si j'avais une classe, mettons, 6, ça me donnait le droit de conduire une moto. Présentement, si je veux conserver cette classe-là, il faut que je paie un autre frais. Ça veut-u dire que tous les conducteurs qui avaient une classe 1, classe 2, avaient droit à tout conduire? Aujourd'hui, pour conduire une moto, il va falloir qu'ils paient une prime pour la moto exclusivement?

Le Président (M. Pinard): M. le président.

M. Harbour (John): La classe 1, c'est les gros camions lourds, c'est les gros transports. La classe 1 n'est absolument pas touchée, et la classe 1 ne donne pas le droit de conduire une moto.

M. Grondin: Avant non plus?

M. Harbour (John): Avant non plus. Ça fait qu'on ne touche pas du tout à la classe 1, 2, 3, 4; 4, c'est les véhicules d'urgence, les ambulances, les policiers, tous les véhicules d'urgence, c'est la classe 4; la classe 5, c'est le permis de base qui donne le droit de conduire un véhicule de promenade. Or, la classe 6A, B et C, c'est la classe qui donne droit de conduire une motocyclette, mais, quand cette classe-là, 6A, B et C, a été mise en vigueur, on a dit: Tous ceux qui sont détenteurs d'un permis de conduire... j'en étais un, j'ai eu automatiquement ma classe 6A qui me permet de conduire n'importe quelle motocyclette; B, c'est des motocyclettes un peu plus petites; C, c'est encore un peu plus petit.

Alors, ce qu'on dit: Pour tenir compte du comportement... Parce qu'on a parlé beaucoup aux associations de motocyclistes. D'ailleurs, on va les rencontrer encore, parce que je sais qu'ils travaillent très fort à comprendre la proposition de la société. Ça fait que donc on dit: Pour tenir compte de l'expérience, puis tout ça, il faudrait savoir qui conduit une motocyclette. Alors, moi, j'ai la 6A. Vous avez probablement la 6A, vous aussi, mais on ne conduit pas de motocyclette, et je pense que ce serait important qu'on suive un cours avant d'aller sur un chemin public conduire une moto, parce que ça demande des habilités qui sont spéciales pour conduire une motocyclette. Donc, c'est la classe 6A, B et C qui donne le droit de conduire les motos. La seule modification, c'est comme si on disait: La classe 6A, B, C, on va en tenir compte spécifiquement pour essayer d'adresser une tarification plus correcte envers le monde motocycliste au Québec.

M. Grondin: Ça veut dire que, si j'ai ma classe pour conduire mon auto, ma classe 6, je veux conduire une moto, il faut que je prenne un autre permis.

M. Harbour (John): C'est-à-dire, c'est le même permis, mais c'est la classe 6A.

M. Grondin: Mais ça coûte deux permis.

M. Harbour (John): Ça coûte le prix de la classe 6A. On a dit que 25 % du besoin de financement de la classe 6, des motocyclettes, serait mis sur le 6A, B, et C. Prenez mon cas: j'ai une classe 6A. Je décide que j'abandonne ma classe 6A. Si la proposition est acceptée par le conseil d'experts, quand je vais recevoir ma facture, lors de mon anniversaire, on va proposer de dire: Voici le prix que tu dois payer, mais, si tu ne veux pas la classe 6A, coche, signe et paie seulement sans la classe 6A.

En dedans de trois ans, je peux réactiver ma classe 6A en adressant une demande, en payant un frais minimal, mais ce ne sera pas obligatoire que je passe des examens. Passé trois ans, je veux réactiver ma classe 6A, je suis comme un nouveau demandeur de classe. À ce moment-là, je suis obligé de suivre le cours de conduite et de passer des examens de la Société de l'assurance automobile, et je pense que c'est très bien, au point de vue de la sécurité routière.

Le Président (M. Pinard): Merci...

M. Grondin: ...conserver, c'est ça. Comment ça nous coûte?

Le Président (M. Pinard): Merci. M. le député de La Prairie. M. le député de La Prairie.

Capacité de payer des contribuables (suite)

M. Dubuc: Merci, M. le Président. M. Harbour, madame, messieurs. Je vais poser des questions... Avant-midi, je n'étais pas ici. On se rejoint dans la même façon, je crois, dans le même sens, c'est toujours la capacité de payer. On est tous un peu d'accord. J'ai rencontré des citoyens de mon comté, comme chacun de nous, des députés ici, puis on avait un mandat d'essayer de travailler très fort pour vous influencer, essayer de trouver une façon d'améliorer ça.

Quand on a un problème, on dit toujours qu'il y a une solution. C'est quoi, la solution? Moi, je pense que, quand on dit... sur une échelle de quatre ans, la capacité de payer, on sait que nos citoyens, là, on est limités, puis à un moment donné, là, il faut apprendre à dire, bien, de quelle façon qu'on peut le faire. On peut y aller avec du court terme, qui est un montant assez élevé, comme qu'on voit. Je pense qu'on a un certain problème si on y va de cette façon-là. Bien, il faut regarder l'ensemble, puis ça, là, à un moment donné, il y a des sous qui rentrent à la fin de la semaine, puis il faut être capable de payer. Ça fait que, l'autre solution, quand on dit qu'il y a un problème, il y a une solution, on dit quoi? On peut se permettre de dire de travailler sur une échelle, d'aller sur 10 ans au lieu de le faire sur quatre ans.

Prévention en matière de sécurité routière

Sur la question, aussi, de la prévention, on a-tu travaillé beaucoup aussi la promotion de la prévention? Ça, c'est un autre dossier, la prévention; je crois, c'est là qu'est la grosse capacité qu'on peut améliorer... si on peut influencer puis dire aux gens de telle façon, de telle façon, d'être un peu plus prudents...

● (16 h 10) ●

J'aimerais savoir, moi, s'il y a des sous qui sont investis dans l'année... Disons, l'année 2005, y a-tu un montant d'argent qui est investi pour aller travailler sur la question de prévention? Parce que la prévention, c'est important dans un cas semblable puis ça va amener des cas... Ça va amener quoi, la prévention? Il va y avoir moins d'accidents, moins de blessés, moins de décès. Je dirais même, il peut y avoir, sur une moyenne de 15 ans, peut-être 25 %, 30 % de réduction d'accidents puis de blessés. Il y a un impact sur ça, sur les coûts. Je ne sais pas si vous avez regardé... Il y a deux questions dans la même, là.

Capacité de payer des contribuables (suite)

M. Harbour (John): Si on regarde la première, la capacité de payer... Ce matin, ce qu'on disait... puis il y a la vitesse avec laquelle on y va. Ce qu'on a expliqué ce matin, c'est de dire: la loi me permet d'aller à 10 ans, jusqu'en 2015. Il me restera neuf ans, si vous voulez, pour aller récupérer mon train de vie, qu'on appelait. Ça fait que donc ça me coûte... J'ai 700 millions de revenus, ça coûte 1,2 milliard, je perds 500 millions. La loi dit: ce 500 millions là, M. Harbour, vous pourriez le faire pendant neuf ans, c'est-à-dire jusqu'au 31 décembre 2015. Si je retarde trop, qu'est-ce que je fais? C'est que je vais faire

des déficits, et là je vais envoyer ça dans la deuxième partie du problème, qui dit: Maintenant, tout déficit constaté, vous devez le récupérer sur 15 ans. Donc, je n'en sors pas. Plus j'attends, plus ça va coûter cher parce que je vais avoir accumulé.

Ça fait que, ce matin, M. le député, je faisais la comparaison avec New Orleans. Je me disais: il y a une brèche dans la digue, l'eau rentre dans la ville. La proposition qu'on fait: corrigeons la brèche le plus rapidement possible et, après ça, on regardera voir comment ça va prendre de temps pour pomper l'eau, c'est-à-dire effacer les déficits qu'on va avoir accumulés.

Or, le problème qu'on a à prendre neuf ans pour corriger la digue, c'est qu'il va y avoir beaucoup trop d'eau. Et là, à ce moment-là, ce matin, ce qu'on faisait comme démonstration, c'est de dire: La proposition de la société, qui est quelques dollars supplémentaires à l'étalement légal, dans trois ou quatre ans, on va être obligés de demander encore plus cher que la proposition de la société d'assurance. Pourquoi? C'est qu'on est en train de remplir la cagnote de déficit, et ça, j'ai 15 ans pour aller les récupérer. Alors, nous, on ne voulait pas dépasser 2 milliards, 2,5 milliards de déficit. Ça fait que, ce que la proposition de la société fait, c'est qu'on va avoir 2,1 milliards de déficit si nos prévisions économiques se matérialisent. Si j'avais pris l'augmentation sur les neuf ans restants et les 15 ans pour aller chercher le reste, je facturerais plus et j'aurais 2,4 milliards de déficit, alors c'est le déficit accumulé. Comment j'arrive? Il faut que je corrige mon train de vie. Comment je vais pousser mon endettement? Alors, c'est l'endettement qui nous fatigue énormément. Donc, la proposition de la société, c'est: corrige la digue sur cinq ans, de 2006 à 2010. On annonce seulement 2007-2008.

Prévention en matière de sécurité routière (suite)

Pour la deuxième partie de votre question, à savoir: Est-ce que vous anticipez des bienfaits de la Table de la sécurité routière? Actuellement, je ne peux pas le quantifier. Je ne le sais pas, qu'est-ce que la table va recommander. Je ne le sais pas, qu'est-ce que le gouvernement va mettre en vigueur dans les recommandations qu'elle va recevoir de la Table de sécurité routière. Mais on a pu voir, ce matin, qu'en corrigeant 300 millions, qui est le premier pas, la société, économisant sur ses coûts 70 millions, il va nous rester un 130 millions à récupérer. On dit: Si la Table de sécurité routière pouvait faire baisser le nombre de victimes pour ramener le nombre de victimes de la société de 57 000, à ce qu'il était au début de l'an 2000, à ce moment-là ça pourrait nous amener 120 millions d'économie sur l'indemnisation des victimes de la route au Québec.

Bravo, hein, si c'est l'objectif qui se donne la table et si le gouvernement prend les mesures. Parce que, nous, on travaille fort en sécurité routière. On sait ce qui se passe, au point de vue législatif, à travers le monde. Mais on ne fait que la sensibilisation. Nous, on passe des petites annonces à la TV. Elles sont très belles, elles sont très bien pensées. Et on travaille sur quoi? Sur la vitesse, l'alcool, la sécurité routière. Mais il y a beaucoup plus que ça. Il y a le législatif, il y a le répressif, il y a le contrôle de nos routes. C'est tout un tout, cette action de sécurité routière là. Et c'est ça que le ministre

des Transports a fait en créant une table de sécurité routière, présidée par Jean-Marie De Koninck. C'est qu'il a mis, autour de la table, tous ceux qui peuvent agir sur cette problématique-là. Dès qu'on va pouvoir savoir qu'est-ce qu'ils recommandent et qu'est-ce qui est retenu au point de vue législatif ou opérationnel, là on va être capables de quantifier qu'est-ce que ça peut amener comme économie de nos victimes sur les routes.

Le Président (M. Pinard): J'inviterais tout le monde à beaucoup plus de concision, autant au niveau des questions que des réponses, parce qu'on va être obligé de vous demander de venir faire un tour demain matin, M. Harbour. Alors, M. le député de Portneuf.

Niveau de l'effectif de la SAAQ

M. Soucy: Alors, merci, M. le Président. Ce matin, dans votre présentation, vous nous avez dit que vous vouliez agir à l'interne en travaillant au niveau des technologies, en limitant la croissance de vos dépenses à zéro, et vous avez dit aussi travailler sur la réduction de vos effectifs.

Vous êtes arrivé en poste, vous, le 1er janvier 2005, autour de?

M. Harbour (John): Le 24 janvier, 23 janvier 2005, oui.

M. Soucy: 24... On s'entend pour janvier 2005.

M. Harbour (John): Il me semble que ça fait longtemps.

M. Soucy: À ce moment-là, M. Harbour, il y avait une décision qui avait été prise par le gouvernement précédent, le 10 avril 2003. Quatre jours avant l'élection, on a décidé de passer un décret pour autoriser l'engagement de 3 % par année de plus d'effectifs, ce qui fait à peu près une centaine d'ETC par année, là, pour trois ans, puis il y avait jusqu'à la fin de décembre 2005 pour ce faire. Est-ce que, quand vous êtes arrivé, vous avez pu freiner ça, ou s'ils sont allés au bout du mandat et rempli les 300 ETC qui avaient été autorisés?

M. Harbour (John): Non. Lorsque je suis arrivé, on m'avait avisé que le Conseil du trésor retirait l'entente spéciale pour des embauches additionnelles. L'entente n'a jamais été remise en vigueur, et nous respectons exactement les directives du Conseil du trésor. Donc, quand je suis arrivé, l'entente avait été suspendue. Elle a été définitivement annulée au mois d'avril, où j'ai reçu la lettre de M. Meunier m'avisant qu'il n'y avait plus entente et qu'il fallait respecter maintenant les directives du Conseil du trésor. Et on les respecte.

Le Président (M. Pinard): ...complémentaire, M. le député de Portneuf?

Indemnités versées à des victimes non automobilistes

M. Soucy: Oui. Souvent, on fait une relation assez directe, depuis le début de nos travaux, entre le

fait que les assurés, ceux qui obtiennent évidemment de l'assurance, là, paient aussi l'immatriculation... les droits des assurances. Combien il y en a dans le système, alors ceux qui perçoivent des primes parce qu'ils ont été accidentés, qui sont issus des groupes qui ne paient pas, comme, exemple, les piétons ou les cyclistes? Alors, dans la proportion des gens à qui on verse de l'aide financière, combien il y en a qui ne contribuent pas au régime?

Le Président (M. Pinard): Alors, M. Harbour.

M. Harbour (John): Je vais demander à ce qu'on me trouve l'information. Ce doit être léger comme victimes.

M. Soucy: Oui, oui.

M. Harbour (John): Vous savez qu'un piéton n'est pas couvert, sauf s'il est frappé par une voiture.

M. Soucy: Voilà.

Le Président (M. Pinard): C'est ça.

M. Harbour (John): Le cycliste n'est pas couvert, sauf s'il est frappé par une voiture. Et ça, dans tous les systèmes, c'est la voiture qui est reconnue, si vous voulez, pas «coupable», mais le coût est réparti à la voiture. On va me donner l'information, je n'ai pas le nombre en tête.

M. Soucy: D'accord, merci. Et je compléterais... Une autre question, M. le Président. On a établi, ce matin, puis ça a été établi depuis longtemps, que c'est depuis 1982 qu'on a un sous-financement. Alors, le sous-financement s'est étiré sur une période d'à peu près 24 ans. Alors, quand on a étudié la loi avant son adoption, c'est là que nous était venue l'idée... Bien, coudon, je comprends votre principe de la digue, là, c'est une image qui parle très bien. Mais on se demandait justement, dans la volonté de protéger le payeur actuel, qui est tout à fait louable... Et puis j'ai compris aussi qu'il faut protéger les gens qui ont besoin puis qui reçoivent, hein, des sommes de la société pour vivre, alors il faut s'assurer, nous, que les gens qui en fait ont besoin de ces revenus-là pendant une période, là, qui peut aller jusqu'à 68 ans, j'ai appris ce matin...

Une voix: Toute la vie.

M. Soucy: ...toute la vie finalement, puis, entre autres, on voyait l'exemple d'un jeune, là, en fait, pour qui on verse à peu près 7,5 millions, s'il est paraplégique, sur l'espace d'une vie. Bien, je comprends qu'il faut assurer l'avenir, puis ça, on est tout à fait d'accord avec vous. Notre réalité, par contre, du quotidien, c'est de s'assurer que les hausses ou les ajustements prévus soient digérables ou acceptables financièrement.

Le Président (M. Pinard): Alors, commentaire sur le commentaire?

M. Soucy: Il va chercher sa réponse.

M. Harbour (John): Je ne sais pas, là, j'ai...

M. Soucy: Non, non, je n'en attends pas.

M. Tomassi: Il n'en attend pas.

M. Harbour (John): Je suivais bien, là, le...

Le Président (M. Pinard): D'accord. Voulez-vous répondre? Est-ce que vous avez les chiffres, M. Harbour?

M. Harbour (John): Non, je n'ai pas là... encore.

Le Président (M. Pinard): Pas encore? O.K. Alors, M. le député de LaFontaine et vice-président de la commission.

Processus décisionnel quant au niveau des contributions et indemnités (suite)

M. Tomassi: Alors, merci, merci beaucoup. Avant toute chose, M. Harbour, pour bien comprendre, là, pour peut-être contredire encore une fois mes collègues d'en face — c'est tout à fait naturel — votre demande de tarif, que vous demandez, que vous proposez, touche seulement la contribution d'assurance. Le droit du permis ou le droit d'immatriculation n'est pas du tout touché. Alors, la partie qui s'en va dans le fonds consolidé du gouvernement du Québec, il n'est pas touché. Contrairement à ce que les gens d'en face disent, il n'est pas touché. La seule chose qu'on veut faire avec vos augmentations, c'est de couvrir le fonds d'indemnisation pour que les blessés d'aujourd'hui puis les blessés futurs aient une rente — ...

M. Soucy: D'hier.

● (16 h 20) ●

M. Tomassi: ...ceux d'hier; aient une rente — versée par la SAAQ à ces gens-là. Exactement?

M. Harbour (John): Exactement...

M. Tomassi: Ah! bien votre expression est fantastique, M. Harbour.

M. Harbour (John): Vous avez 100 % raison.

M. Tomassi: Bon! Pour une fois, il y en a un qui me dit que j'ai raison.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Deslières: C'est tellement rare! C'est tellement rare!

Des voix: Ha, ha, ha!

Une voix: ...la première fois.

Le Président (M. Pinard): Alors, j'espère que vos collègues partagent votre opinion, M. le député de LaFontaine.

M. Tomassi: Toujours. C'est seulement les gens d'en face qui ont de la misère à me comprendre, je ne vois pas pourquoi.

Le Président (M. Pinard): Alors...

M. Tomassi: Mais je veux revenir... je veux revenir, là... puis c'est assez important, M. Harbour, parce que vous m'avez donné... vous avez donné des explications tantôt, puis ou c'est moi qui ne le comprends pas ou c'est vous qui ne m'expliquez pas bien, là, on va essayer de se comprendre.

Vous avez dit, puis c'est important, là, le législateur, lui, il a mis en place des systèmes pour qu'on puisse étaler les augmentations avec le temps, puis, quand on parle d'augmentation, l'augmentation sert seulement pour couvrir les frais d'indemnisation aux victimes, seulement ça, pour que le fonds puisse demeurer et que les gens, les gens qui vont nous suivre dans notre vie puissent profiter du système que la population du Québec s'est donné avec le temps, bon.

Si, en septembre 2005, en septembre 2005, vous faites votre proposition à votre conseil d'administration sur des hausses de tarifs, ce calcul-là, ce calcul savant que vous faites, là, parce que là il y en a, du travail, là-dessus, là... La mise en place d'un logiciel, puis tout ça, là, ça ne s'est pas fait du jour au lendemain, là. Vous arrivez en poste, vous regardez la situation désastreuse du fonds. Là, vous décidez, demain matin, de dire: Bon, bien, on va régler le problème. Vous partez selon vos calculs. Vous partez, vous, selon vos calculs, là, parce qu'en septembre 2005 vous ne connaissez pas les résultats complets de votre montant. De un, vous ne connaissez pas... Le bilan routier, vous ne le connaissez pas, parce que là il y a une accalmie, puis après ça repart en flèche. Alors, quand vous avez fait cette proposition-là, vous avez nécessairement commencé à travailler là-dessus au mois de mai, juin, peut-être, 2005, pas vrai?, sans connaître les chiffres, bon.

En septembre 2005, quand vous faites la proposition à votre conseil d'administration, qui est sur l'étalement sur quatre ans, l'étalement sur quatre ans a des chiffres qui correspondent à ça, parce que, quand vous dites: Sur quatre ans, je résorbe mon problème, c'est... veux veux pas, vous aviez les chiffres, là, vous aviez des chiffres que vous aviez estimés, bon. Si, lors de cette estimation, vous vous en allez vers un trou de 500 millions, là, vous ne vous en allez pas sur un surplus de 200 millions de dollars, alors je vous repose ma question: Lorsque vous avez fait cette proposition-là, les chiffres, vous ne les aviez pas. Si vous aviez eu les chiffres de décembre 2005, avec le taux de rendement de la Caisse de dépôt qui est venu à la fin, avec le surplus de 200 millions, est-ce que la proposition que vous avez faite à votre conseil d'administration aurait été différente?

Le Président (M. Pinard): M. Harbour.

M. Harbour (John): Bon, je vais essayer de l'expliquer différemment...

M. Tomassi: Allez-y!

M. Harbour (John): ...peut-être que là on va... La perte de 500 millions prévue pour 2006 s'est matérialisée... pour 2005, s'est matérialisée. C'est le revenu de placement qui, lui, a donné 770 millions de plus. Mais

la perte de 500 millions, sur mon année courante, je l'ai pareil. Quand je vais arriver en 2006, le 500 millions, je vais l'avoir. Ce que je ne sais pas, c'est si les revenus de placement peuvent combler cette perte-là. Donc, qu'est-ce qui s'est passé, c'est que j'avais un déficit de 600 millions, et lui, il s'est résorbé à 400 millions, mais ma perte de l'année courante, ce que je vais chercher comme augmentation pour 60 %, elle, elle est constante, elle n'est pas affectée par le revenu de placement.

Quand on arrive à un revenu de placement de 17,9, on peut bien fêter. Vous savez, quand il y avait eu la bulle technologique, tout le monde fêtait, puis tout ça, puis on avait l'air un petit peu idiot de ne pas avoir trop de placements dans ce domaine-là, sauf que, quand ça a cassé... Est-ce que le rendement de 2005 est une récupération du marasme de 2001-2002?, et à ce moment-là les évaluations étaient peut-être trop pessimistes, ou si le rendement de 2005 est une anticipation des revenus futurs? Je ne pourrais pas vous répondre, je ne le sais pas. Peut-être qu'il y a des deux dans le... mais je ne peux pas le savoir, qu'est-ce qu'il me donne. Ça fait que ce qu'il est important de voir, c'est que, sur une longue période, 6,5 %, tout le monde est confortable, tous les gestionnaires. Et, quand je regarde ma dépense de l'année versus mes revenus de l'année, je suis toujours à 500 millions de déficit.

M. Tomassi: C'est parce que, puis je vous comprends, mais en voulant dire: même si vous ne voulez pas en tenir compte, vous devez en tenir compte. C'est un revenu que la SAAQ a dans ses coffres, là. On ne peut pas les mettre de côté, là. L'année qu'on n'en fait pas, on dit: Bon, bien, là, on les prend en considération, puis, l'année que vous en faites... vous comprenez, là? Vous devez prendre en considération les revenus de placement, vous devez l'inclure. C'est votre actif quand même, là, ça doit balancer à un moment donné. Alors, c'est pour ça que je n'arrive pas encore à comprendre. Je comprends votre chose, me dire: Le déficit est là. Si je n'avais pas eu le rendement de 17 %, j'aurais été dans le trou de 500 millions de dollars. Mais là on en a fait, de l'argent, tant mieux! Et, quand le législateur a mis en place la loi n° 55, il a donné toute la latitude au conseil d'administration pour prendre les choses.

L'autre questionnement, quand vous dites de résorber, là. Si je me souviens bien, la dette annuelle, on a 10 ans pour la payer, hein? C'est jusqu'en 2015, parce qu'elle rentre en fonction en 2005, 10 ans, 2015. Mais, les dettes annuelles des années futures, celle de 2006, je pense que vous avez jusqu'en 2016 pour couvrir les frais; celle de 2007, vous avez jusqu'en 2017 pour la couvrir; celle de 2008, vous avez jusqu'en 2018 pour la couvrir. Or, le législateur, quand il a mis en application... Puis vous me corrigez si j'ai tort, là. Vous hochez la tête: une autre fois que j'ai raison, ça va tellement bien! Or, le législateur a mis en place des mécanismes pour que l'impact — l'impact — pour protéger notre fonds d'assurance soit constant, dans le sens où est-ce qu'ils disent: Oui, il faut faire la correction du fonds. Ça, on ne le remet pas en doute. Et c'est en gouvernement responsable qu'on fait en sorte pour dire: Il va falloir qu'il reste de l'argent en 2018... Parce que, moi, mes petits-enfants, j'en ai cinq, là, puis je souhaite qu'ils n'aient pas à avoir... Mais, si jamais ça arrive — on ne

sait jamais — alors, je voudrais qu'ils puissent profiter de ce qu'on s'est donné.

Puis, la dette accumulée, c'est la même chose: 2005, c'est 15 ans, en 2020. Or, le gouvernement vous a donné l'autorisation de faire un déficit annuel, d'année en année, jusqu'à une limite du 2015, en voulant dire: En 2015, vous n'avez plus le droit de faire de déficit annuel. Ça veut dire, en 2015... la dernière dette de 2015, vous avez jusqu'en 2025 pour la couvrir. Parce que, là, la fiducie... Puis je me rappelle, c'est une fiducie publique, ce n'est pas une fiducie privée. Vos actionnaires, c'est les citoyens et les citoyennes du Québec, qui, eux, ont mis dans vos mains, hein, qui vous ont donné l'autorisation de dire: Il faut que tu protèges le bien que j'ai aujourd'hui puis il faut que tu le protèges pour demain, mais veux-tu le faire d'une façon raisonnable?

Et le législateur, dans sa loi n° 55, a mis en place des éléments qui vous permettent d'étaler cette hausse-là pour que les citoyens, d'une certaine façon, n'aient pas ce choc. Même si vous me dites que ce n'est pas un choc que vous leur donnez, c'est quand même un choc, là. Il y a quand même une hausse significative du droit d'assurance.

Le Président (M. Pinard): M. Harbour.

M. Harbour (John): La loi me permet de faire deux augmentations, une augmentation jusqu'en 2015 pour corriger l'année courante, ça, c'est mon train de vie: comment je gagne versus comment je dépense. 2015, c'est la première augmentation. La deuxième augmentation qu'on a le droit de faire, c'est une augmentation pour récupérer nos déficits passés. Donc, on aurait pu, au moment du mois de septembre 2005, dire: On a 617 millions de déficit, on doit couvrir ce 617 millions là sur 15 ans, et voici l'autre augmentation. Donc, une augmentation pour corriger mon train de vie, une augmentation pour corriger mes déficits.

Nous, la proposition qu'on envoie au conseil d'experts, on dit: La deuxième augmentation, c'est zéro. On ne la fait pas. Et on va aller accélérer un peu, mettre ça sur cinq ans au lieu de mettre ça sur 10 ans, la récupération du train de vie, l'excédent des dépenses sur les revenus. Ça fait que donc on fait zéro sur un puis on va un petit peu plus vite sur l'autre.

Ce matin, je vous disais: Si j'avais fait les deux, on aurait commencé un petit peu plus lentement, mais on aurait fini beaucoup plus élevé après. Donc, c'est tout simplement une balance, à savoir où on place l'augmentation. Ça fait que la proposition qu'on fait, O.K., n'est pas contre la loi, parce que je le fais encore dans les limites de temps. Donc, je demande une augmentation pour corriger mon année courante, mais je ne demande pas d'augmentation pour corriger le déficit. Alors, quand je frappe une année de revenus comme celle que j'ai eue l'an passé, qui vient abaisser le déficit, bien, comme je demandais zéro, je n'ai pas à corriger, il faut que j'aille corriger mon année courante. C'est la proposition qu'on a mise sur la table.

Le Président (M. Pinard): Alors, très brièvement.

• (16 h 30) •

M. Tomassi: Je ne vous dis pas, non plus, que vous ne respectez pas la loi, M. Harbour, là, la loi, vous

la respectez en toutes lettres. Puis on ne vous contredit pas, là, je ne viens pas vous contredire, que vous n'en faites pas. Mais peut-être que le scénario que vous n'avez pas proposé peut-être aurait été le bon scénario. Pourquoi? Parce que ça aurait permis peut-être un ajustement, de dire: On y va tranquillement, et, si la Caisse de dépôt, cette année, elle fait 8 %, bien tant mieux. Alors, il y a un ajustement. Tandis que, là, vous supposez que le rendement va être de 6,5 %, selon les dires... Puis ça, c'est tout à fait d'accord, sauf que le tarif, vous l'appliquez tout de suite, au lieu de dire: On m'a donné la permission de l'étaler — dans tous les sens du terme, là, vous allez... Là, on peut faire des «bridges», gauche, droite, haut en bas, vous auriez pu faire les scénarios que vous auriez voulu faire, M. Harbour. Moi, c'est pour ça que je veux essayer d'arriver à vous faire dire... Puis vous dites, dans une certaine façon, dans vos mots, la façon que vous faites, là, elle est avec la loi. Je n'ai pas de problème, sauf que la manière dont vous voulez vous rendre, à notre avis — à mon avis, là, puis je pense, de ce côté-ci puis même de l'autre côté, on a la même chose — peut-être que ce n'est pas la bonne manière. Vous auriez été mieux de proposer un scénario où est-ce que l'étalement aurait été plus long, avec des ajustements annuels, biannuels. Il n'y a rien dans la loi, parce qu'à chaque année...

L'article 17.4 dit qu'à chaque année — la loi: procéder, à la fin de chaque exercice financier, à une évaluation permettant d'établir le nouveau ratio des contributions d'assurance. C'est écrit, ça aussi, dans la loi. Vous l'auriez respecté aussi, ça, cet article-là, au lieu de le faire sur une période de quatre ans, avec une vision à long terme sur qu'est-ce c'est qui vous intéresse puis, à court terme, sur d'autres choses.

M. Harbour (John): O.K. Ça fait que je vais demander à M. Rémillard, qui est le président du comité de vérification, de vous l'expliquer dans ses mots, si vous voulez, puis, après ça, on pourra voir si ça se regroupe. Je pense que oui.

M. Rémillard (Serge): Alors, peut-être juste pour comprendre l'espèce de roulement dans lequel on se retrouve, c'est qu'avec l'augmentation qu'on propose, en 2007, de 12 \$ dans l'année, ça va créer un déficit encore de 440 millions qui va s'accumuler sur 10 ans. Alors donc, quand on va être rendus en 2015, il va rester encore 2,4 milliards, si la caisse a donné un rendement moyen, à financer.

Alors donc, l'étalement, on le fait parce que, si on avait voulu régler le déficit récurrent, il aurait fallu qu'on augmente pratiquement, dans un an, de 60 \$. Alors là, à ce moment-là, tu n'as plus de déficit annuel. Alors donc, en l'étalant, on a une bulle qui suit. Alors, tous les ans, pour les cinq prochaines années, ça va créer un déficit d'à peu près 2 milliards.

Le Président (M. Pinard): Merci, M. Rémillard. Alors, je cède maintenant la parole au critique de l'opposition, M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: Merci, M. le Président. M. le Président, vous me permettrez de revenir aux procès-verbaux de la société. J'essaie de tirer ça au clair. Au mois

de septembre — on parle de la date exacte, là — le procès-verbal de la séance du 15 septembre, à la page 3, il est décidé que la date du 1er janvier 2006 sera retenue pour l'application des hausses de contributions d'assurance. On se suit?

Le 3 novembre, le jeudi 3 novembre 2005, à la page 3, on peut lire ceci: Que les premières augmentations tarifaires aient lieu le 1er juillet 2006 selon un montant équivalent à la contribution fixée pour 2007 et que la deuxième augmentation tarifaire ait lieu le 1er janvier 2008.

Que s'est-il passé entre septembre 2005 et novembre 2005 pour que le conseil d'administration modifie ses scénarios?

M. Harbour (John): Première chose, c'est qu'au mois de septembre vous étiez sur un permis biannuel. Au mois de novembre, on est rendu sur un permis annuel. Donc, mettons que ça changeait, si vous voulez, le tir.

Deuxièmement, au mois d'octobre, je vous ai expliqué tantôt qu'on venait de perdre 150 millions de placements, de valeur marchande de placements. On était inquiets à ce moment-là. Ça fait qu'à ce moment-là on a dit: S'il fallait que je n'aie pas mon 6,5 % de rendement, il faudrait aller plus vite. Bien, d'où on est partis d'un permis biannuel, on a demandé la permission d'avoir un permis annuel, avec l'étalement des primes, et on a dit: Ça pourrait nous permettre de partir le plus vite possible. Donc, on a commencé, au mois de mai, juin, c'était le 1er janvier 2006. Au mois de septembre, on a dit: 1er janvier 2007. Hausse du prix du pétrole, puis les revenus de placement qui nous semblaient bons; au mois de novembre, on dit: Ah non, le plus vite possible sur un permis annuel, et on le fait le 1er juillet 2006. Et, au mois de février, on est revenus à la proposition de dire: C'est un biannuel, 1er janvier 2007, parce qu'on n'avait plus le permis sur base annuelle.

Je ne sais pas si ça explique bien, là. C'est dans le temps, vous savez, on a toujours nos réactions. Il ne faut pas paniquer avec des revenus de placement, pas quand ils sont hauts; il ne faut pas paniquer non plus quand ils sont trop bas. Il faut regarder une moyenne. Tu sais, c'est comme conduire une voiture, il faut regarder loin.

Le Président (M. Pinard): M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: Oui. Merci, M. le Président. Mais, au mois de novembre, là, votre scénario, c'était le 1er juillet 2006 et le 1er janvier 2008.

M. Harbour (John): Oui.

M. Deslières: Il n'y avait rien en 2007 de la suite de 2006, je comprends.

M. Harbour (John): L'augmentation du 1er juillet 2006, c'était celle de 2007 qui était appliquée à partir du 1er juillet 2006. Donc, ce n'était pas une augmentation de 2006 en 2006, c'était 2007 ramené en 2006, ce qui permettait de passer 2007. C'était pour faire coïncider les expertises actuarielles le 1er janvier de chaque année. Ça fait qu'on dit: On peut commencer en janvier 2006, mais, après ça, on aimerait mieux que ce soit des 1er juillet. Mais on aimerait mieux que ce soit des 1er janvier où

on fait les mêmes expertises actuarielles pour nos états financiers ou pour nos besoins tarifaires.

M. Deslières: M. Harbour, vous avez présenté ces scénarios-là au gouvernement?

M. Harbour (John): On a discuté des scénarios. Je n'ai jamais parlé avec le gouvernement sur les quantums. Sur les scénarios, sur les principes, l'urgence d'agir, la situation financière...

M. Deslières: Est-ce qu'on vous a dit clairement, au gouvernement, qu'on ne voulait pas vous voir en 2007?

M. Harbour (John): Non.

M. Deslières: ...question.

M. Harbour (John): Non.

M. Deslières: On ne vous a pas dit ça?

M. Harbour (John): Non.

M. Deslières: Non. Mais vous aviez quand même des scénarios pour 2007 qu'on ne revoit plus... qu'on ne voyait pas entre septembre, novembre et décembre 2005.

M. Harbour (John): On a prévu un scénario en septembre. Au mois de novembre, on a jonglé avec deux scénarios: un sur base annuelle puis sur biannuelle. Après ça, au mois de janvier, on a dit: L'annuel ne fonctionne pas, donc on a matérialisé, le 23 février, le biannuel.

M. Deslières: Oui. Mais en même temps on annule une tournée. Qui a annulé la tournée? Vous êtes maître absolu à bord, vous décidez d'une tournée en janvier, février, et tout d'un coup votre tournée est annulée. Qui a donné l'ordre d'annuler la tournée?

M. Harbour (John): Un, je n'ai jamais annoncé une tournée, je n'ai jamais décidé que je fais... On me demandait de faire une tournée.

M. Deslières: Qui vous demandait de faire une tournée, monsieur?

M. Harbour (John): Donc, c'est une demande qui provenait du gouvernement, de dire: Ce serait bon de faire une tournée d'explication. On me l'a demandé le 21 décembre; je me suis préparé durant le temps des fêtes, et on me l'a annulée au mois de janvier. Ça fait qu'il n'y a pas eu de tournée. Mais ce n'était pas ma tournée, ce n'était pas une décision de John Harbour, ou du président, ou du conseil de la Société de l'assurance automobile de faire une tournée d'explication, c'était une demande qu'on avait eue de faire une tournée d'explication, d'information, sensibilisation et écoute.

M. Deslières: Mais il n'y a pas eu d'intervention politique?

M. Harbour (John): Bien, dans la tournée, ça a été une demande politique. Ça n'a pas été une demande de

la société de faire une tournée. Là, vous m'embarquez sur un terrain glissant, là, tu sais.

M. Deslières: Non, non, mais, M. le président, je pense que les citoyens et citoyennes du Québec qui paient les primes, qui paient les impôts ont le droit de savoir, hein? On est dans des sociétés d'État publiques, là, on a le droit de savoir des choses. Vous êtes en face du Parlement, là, je pense qu'on a le droit. Puis je pense que vous collaborez, là, mais il s'est passé quelque chose, là, il y a eu intervention politique dans un dossier où, avec la loi n° 55, on a dit: Non, on va dépolitiser le dossier. Bien, expliquez-moi ça, M. Harbour, expliquez-moi ça, si... On vous a dit qu'il fallait annuler, mais qui a dit qu'il fallait annuler?

● (16 h 40) ●

M. Harbour (John): Au mois de décembre, il y avait trois choses qui étaient demandées. Nous, on demandait le permis payable sur base annuelle. On demandait de modifier des règlements, puis ça, on ne peut pas le faire. La société ne peut pas ramener le permis payable sur base annuelle ou permettre l'étalement des primes si les règlements... Ce sont des règlements gouvernementaux. Nous, on avait deux demandes, de dire: Voici le plan, on aimerait ramener le permis payable sur base annuelle, on aimerait faire l'étalement des primes. Le gouvernement a regardé ça, puis ils ont dit: Oui, mais ce serait bon aussi de faire une tournée d'explication. Ça fait que donc les trois étaient liés ensemble. Mais ce n'est pas la société qui a demandé de faire une tournée d'explication. Au mois de janvier, on nous informe que, non, la décision est rescindée. Donc, à ce moment-là, bien on s'en va sur le plan du permis biannuel. C'est exactement la proposition qui est au conseil d'experts, il n'y a pas de cachette...

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

M. Deslières: Mais j'ai bien compris dans vos réponses, ou vos non-réponses, qu'il y avait eu intervention politique, qu'il y avait eu une intervention politique, qu'il y avait eu une intervention politique.

M. Harbour (John): Il n'y a jamais eu d'ingérence politique sur les quantums. Les quantums ont été décidés par le conseil d'administration, et je passais toujours par le comité de vérification avant. Aucun scénario, de quelque nature que ce soit, n'a été fait autrement que sur la demande du comité de vérification et du conseil d'administration. Maintenant, pour avoir le permis payable sur une base annuelle et l'étalement des primes, ça, ça nous prenait un décret gouvernemental.

M. Deslières: Excusez-moi, je n'ai pas saisi, monsieur. Excusez-moi, on me parlait, là.

M. Harbour (John): J'ai dit: Pour le permis de conduire annuel et l'étalement des primes, ça me prenait un règlement, une modification au règlement du gouvernement, et c'est là qu'on est intervenus pour demander ce règlement-là, mais avec les quantums qui avaient été décidés par le conseil, dans le scénario a ou b.

M. Deslières: Donc, vous avez présenté, le 21 décembre, un mémoire au Conseil des ministres.

M. Harbour (John): Ce n'est pas moi qui ai présenté le mémoire. J'ai travaillé sur la présentation d'un mémoire qui probablement a été faite par le ministre des Transports.

M. Deslières: Je veux revenir, M. le Président. Est-ce qu'on peut continuer?

Le Président (M. Pinard): Oui, vous avez encore au-delà d'une dizaine de minutes.

M. Deslières: Une dizaine de minutes. M. le président, je voudrais vous amener concernant le régime d'indemnisation. Dans votre mémoire qui nous a été présenté, à la page 16, on nous indique que bien sûr, d'une part, pour régler la situation financière, vous avez présenté vos options, vos options pour augmentation des permis de conduire, la partie assurance, etc., mais également — et vous me dites si je suis dans l'erreur ou pas — dans votre mémoire, vous nous indiquez d'autres pistes de réduction des coûts du régime: «Pour mieux contrôler les coûts du régime, la Société de l'assurance automobile du Québec examine actuellement les pratiques liées à l'indemnisation et à l'utilisation des technologies de même que les dépenses liées à son fonctionnement. Une autre piste de réduction du coût du régime vise à clarifier la loi et les règlements en matière d'indemnisation des victimes d'un accident de la route. La société entend proposer des correctifs au régime qui pourraient toucher, par exemple, l'admissibilité, la portée ou la révision de certaines indemnités.»

Bref, il est clair que vous avez la volonté d'augmenter les coûts des permis — et on verra pour les droits d'immatriculation — mais vous avez également dans vos cartons, en termes de réflexion et possiblement d'action — on verra plus tard — de tout tenter pour réduire les indemnités. Est-ce exact?

Le Président (M. Pinard): M. le président.

M. Harbour (John): L'indemnisation ne relève pas de la Société de l'assurance automobile. Ce que vous avez à la page 16, qui est une révision de la loi et des règlements, ce qu'on dit là-dedans, c'est que le fait d'un accident... Qu'est-ce qui constitue un accident d'automobile? Qu'est-ce qui constitue une victime d'accident d'automobile? Ce qu'on aimerait, c'est d'avoir certaines précisions sur les lois pour pouvoir indemniser les victimes et ne pas être contestés continuellement au TAQ ou en demande de révision par notre action. Donc, on dit: On prévoit, dans une phase ultérieure, de demander au gouvernement... de faire un genre de mémoire au gouvernement puis de dire: Écoutez, une minute, on aimerait ça, nous, déterminer qu'est-ce que c'est qu'une victime de la route.

Je vous donnais, ce matin, comme exemple quelqu'un qui loue une piste de course, et prend une course pour essayer sa voiture, et là roule à 200, 220. À un moment donné, il manque une courbe puis il se blesse sérieusement ou il se tue. Est-ce qu'il est couvert ou non par la Société d'assurance automobile? Est-ce que c'est réellement l'usage qu'on voulait d'un véhicule? Alors, chaque cas est un cas d'espèce. Est-ce qu'il était seul impliqué ou s'il courait avec d'autres personnes?

Est-ce qu'il y avait un prix? Est-ce qu'il y avait un concours? Il faut, à un moment donné, tirer les choses au clair: donc, qu'est-ce que c'est qu'un accident de la route, qu'est-ce qui constitue une victime d'un accident de la route? Et ça, c'est des points qu'on aimerait éclaircir...

Le Président (M. Pinard): Alors, je vous remercie beaucoup. Je suis obligé de suspendre. Je vous inviterais à demeurer ici. On est convoqués pour le vote, en haut, sur le budget. Tous vos papiers peuvent demeurer sur le bureau.

(Suspension de la séance à 16 h 46)

(Reprise à 17 h 19)

Le Président (M. Pinard): Alors, merci de nous avoir attendus. Je tiens à vous mentionner, chers collègues, qu'il reste un temps de parole de 5 min 30 s du côté gouvernemental, ministériel, et 13 minutes du côté de l'opposition officielle. Alors, à ce stade-ci, M. le député de Beauharnois, je vous inviterais à poursuivre. Et je tiens à ce que la porte demeure fermée, en arrière. Bon, merci. On installera la vaisselle un petit peu plus tard. Alors, M. le député.

M. Deslières: M. le Président, c'est mon erreur, mais je n'ai pas compris combien de temps il nous restait.

Le Président (M. Pinard): 13.

M. Deslières: 13 minutes?

Le Président (M. Pinard): Oui. Et, ensuite de ça, chacun aura 15 minutes pour ses remarques finales.

M. Deslières: Vous me permettez 30 secondes, que je consulte mes collègues? 30 secondes.

Le Président (M. Pinard): Oui.

(Consultation)

Le Président (M. Pinard): M. le député de Beauharnois.

● (17 h 20) ●

M. Deslières: Oui. M. le Président, lorsqu'on s'est quittés, avant d'aller en Chambre, on parlait bien sûr du régime d'indemnisation, et j'avais commencé à poser des questions à M. Harbour, M. le président-directeur, et bien sûr à toute son équipe qui l'accompagne, s'il le juge à propos, je disais donc à ce moment-là qu'on envisage, à la société, pour réduire les coûts, de réduire le régime d'indemnisation. Est-ce que je fais fausse route, M. le directeur général?

Le Président (M. Pinard): M. Harbour.

M. Harbour (John): Dans la page 16 du document, c'est dit qu'il faut amener certaines précisions. Vous savez que 2,7 % de nos décisions sont contestées en demande de révision. On regarde les contestations

que nous recevons et les causes qu'on doit aller plaider au Tribunal administratif du Québec, et à certains égards la loi est imprécise. Alors, ce que ça vise principalement, c'est de dire: On veut amener des précisions. Si la question est à savoir si c'est dans nos intentions de baisser l'indemnité aux victimes, la réponse est non.

Le Président (M. Pinard): M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: C'est non? C'est non catégorique? Vous n'entrez pas... vous avez rien dans vos cartons, aucune démarche pour dire: Le régime, qui est généreux... Vous n'y toucherez point? C'est l'engagement que vous faites devant le Parlement, M. Harbour?

M. Harbour (John): Je pourrais même aller un petit peu plus loin, M. le député, en vous disant que, s'il y a une chose qui m'achale le plus dans l'indemnisation des victimes, c'est le fait d'arrêter de verser une indemnité de remplacement du revenu à l'âge de 68 ans. Vous savez, quelqu'un qui est blessé toute sa vie... Je prends mon jeune homme de 14 ans qui va recevoir une indemnité de remplacement du revenu durant toute sa vie, à l'âge de 68 ans, je vais arrêter tout versement. Or, les versements que je vais lui avoir faits toute sa vie, c'est un revenu non imposable. Cette personne-là n'a pas contribué au Régime des rentes du Québec, et, dans les précisions qu'on aimerait amener devant le Parlement par l'entremise du ministre des Transports, c'est de dire: Est-ce qu'on ne pourrait pas compenser le nombre d'années non contribuées au Régime des rentes du Québec pour être juste et équitable envers toutes les victimes? Ce qu'on recherche, c'est d'avoir un régime plus juste et équitable pour toutes les victimes que nous avons en portefeuille. Ça fait qu'à certains endroits même on trouve que c'est un petit peu achalandé d'arrêter de payer pour un blessé grave qui est à une période d'indemnisation longue.

Le Président (M. Pinard): M. le député de Beauharnois.

Prévisions concernant le bilan routier

M. Deslières: Oui. Peut-être une ou deux dernières questions pour permettre à mes collègues d'utiliser le temps qui nous incombe encore. À la page 35 de votre document, M. Harbour, on retrouve — en annexe 10, page 35, oui — hypothèse de projection, taux annuel, bon, etc., indexation des indemnités, mais, à la dernière ligne, bilan routier: 000. Avant de commencer à discuter avec vous, j'aimerais comprendre votre donnée.

M. Harbour (John): O.K. On prend le nombre de victimes par 10 000 véhicules en circulation, et, quand on dit qu'on ne prévoit aucun accroissement du bilan routier, c'est qu'on garde le même nombre de victimes par 10 000 véhicules. Or, plus haut, vous avez: Le nombre de véhicules de promenade va augmenter de 2,5 %. Ça veut dire que le nombre de victimes va augmenter de 2,5 %, parce qu'on ne prévoit pas de détérioration du bilan routier.

Or, dans les années quatre-vingt-dix, on prévoyait même une amélioration du bilan routier, parce qu'il

s'améliorait constamment. Là, aujourd'hui, on prévoit tout simplement l'étalement, et cette hypothèse nous inquiète, parce qu'en 2005 ça n'a pas été le cas, ça a été une détérioration, par 10 000 véhicules. Mais, comme c'est juste l'année 2005, et c'est récent, puis tout ça, on a dit: On va s'en maintenir à zéro. Donc, c'est plus, si vous voulez, optimiste que pessimiste.

Le Président (M. Pinard): Merci, M. le député.

M. Deslières: Mais là je comprends... vous nous dites, dans vos calculs, malgré la table sur la sécurité que le ministre a mise en place — sur la sécurité routière — vous ne prévoyez pas aucune amélioration au net? Aucune amélioration?

M. Harbour (John): On ne tient pas compte de la détérioration et on ne tient pas compte d'aucune amélioration. Je vous ai dit qu'il restait 130 millions à récupérer. La table de sécurité routière, le problème que nous avons, c'est qu'on ne sait pas les mesures qui vont être recommandées par la table et les mesures qui vont être retenues par le gouvernement. Donc, je ne suis pas en mesure d'évaluer une amélioration du bilan routier.

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

M. Deslières: M. le président, dans votre mission de la société, bien sûr le régime d'indemnisation, tout ça, mais vous avez une part importante quant à l'amélioration du bilan routier, avec les campagnes de sensibilisation et de promotion, tout ça. Ce que vous êtes en train de nous dire, aux parlementaires, à nous ici, aujourd'hui, que les sommes qui sont consacrées, parce que je fais le constat qu'il va y avoir des sommes — à moins que vous m'indiquiez le contraire — au cours des prochaines années, que ces sommes consacrées à l'amélioration de notre bilan ne donneront aucun résultat au net, qu'on va... En 2005, on avait 700... Je donne un exemple, 707 décès, je crois, 704 ou 707 décès, et vous nous dites aujourd'hui, là, que la table de concertation, les efforts de ça seront à effet nul.

M. Harbour (John): Ce que je vous dis, c'est que, depuis l'an 2000 jusqu'en 2005, on observe une détérioration du nombre de victimes pour le nombre de véhicules en circulation. On ne tient pas compte que cette détérioration va se poursuivre, on ne tient pas compte qu'elle va s'améliorer, on la garde comme elle était en 2004. Donc, il n'y a pas de détérioration du bilan routier puis il n'y a pas d'amélioration du bilan routier. S'il y avait amélioration du bilan routier, on vous disait: Le problème est de 600 millions, la loi n° 55 a enlevé 100 millions, il reste 500 millions; les hausses vont couvrir 300 millions, il reste 200 millions; on peut économiser, à la SAAQ, 70 millions, il reste le 130 millions. Le 130 millions, lorsqu'on va pouvoir quantifier l'effet de la table de sécurité routière et des mesures qui vont être mises en vigueur, là, à ce moment-là, on va tenir compte d'une amélioration du bilan routier. Mais, au moment où on se parle, on n'est pas capables de mettre un chiffre sur l'amélioration du bilan routier.

Investissements en promotion de la sécurité routière

M. Deslières: M. le Président, dernière question: Combien comptez-vous investir — et je dis bien investir — dans la promotion de la sécurité routière cette année, à la société?

M. Harbour (John): On va vous donner le chiffre, mais c'est sensiblement le budget de l'année passée indexé, pour la sécurité routière, c'est-à-dire 2,6 millions, qu'on me dit, là. Mais, en sécurité routière, c'est exactement le même budget qu'on avait l'an passé, indexé parce qu'on veut faire des choses.

M. Deslières: M. le Président, est-ce que, compte tenu de la détérioration du bilan routier au cours des trois dernières années — je ne remonterai pas... — est-ce que vous jugez que c'est suffisant, les mêmes budgets que les autres années, avec les effets qu'on escompte?

M. Harbour (John): Bien, c'est difficile, quand on n'a pas de fonds, d'en consacrer beaucoup plus. C'est difficile, quand on n'a pas les fonds, d'en consacrer. Si j'investissais 25 millions en campagnes de publicité, est-ce que vous croyez réellement que c'est la mesure la plus importante et celle qui va donner les rendements les plus grands? Moi, j'attends de voir qu'est-ce que la table de sécurité routière... On continue à travailler en sécurité routière, on continue à faire nos campagnes. On fait de la sensibilisation dans les écoles, dans les bars, partout pour sensibiliser le monde à la sécurité routière. On vient de sortir un pamphlet, là, *Manquez pas votre sortie*, avec la Fédération des motocyclistes du Québec. Toutes les actions en sécurité routière sont maintenues, sauf qu'on attend que la table voie la détérioration puis prenne des mesures. Vous savez, quand on dit: 704 décès sur nos routes... on calcule un bilan routier sur le nombre de litres d'essence vendus. Alors, si on avait la même efficacité sur le nombre de décès sur nos routes que celle qu'on observe en Ontario, le chiffre de 704 serait beaucoup moindre. Donc, on dit: Il y a des mesures à prendre.

Quelles mesures vont être prises? La sensibilisation a ses limites. On en fait, mais c'est tout l'appareil, je vous disais: autant les véhicules qu'on met en circulation, l'état des routes, la construction de routes qui pardonnent. C'est le côté législatif, c'est le côté punitif, c'est la surveillance routière. C'est un tout. Vous savez, la table de sécurité routière du ministre des Transports, il y a peut-être, je ne sais pas, une trentaine de personnes autour de la table, tous les corps de police y sont représentés, et c'est là qu'on va voir l'efficacité des mesures. Et nous y sommes, et, s'il faut faire des campagnes spécifiques, on fera des campagnes spécifiques. Mais actuellement je vous dis qu'on garde la vitesse de croisière.

État du réseau routier

M. Deslières: M. le Président, une facile, une dernière pour moi, pour permettre à mes collègues... Si je vous demandais de qualifier notre réseau routier de un à 10, vous donneriez quel état, de un à 10? Facile, celle-là.

M. Harbour (John): Je vous répondrais que je demeure dans Charlevoix, ce n'est pas si mal.

● (17 h 30) ●

M. Deslières: Ça, c'est en bas de zéro, en haut de 10? Merci, M. le...

Le Président (M. Pinard): Très rapidement, M. le député de Gaspé. Il reste 2 min 53 s.

Hausse des contributions exigées des motocyclistes (suite)

M. Lelièvre: Oui, M. le Président. Concernant les hausses pour les motocyclistes, je pense que c'est à revoir, parce qu'on part de quatre catégories, on va remonter ça peut-être à sept catégories. Le plus élevé, 6 332 \$, payé en 2008; 2007, 957 \$. Il y a déjà... On a entendu les motocyclistes en commission parlementaire. Comment faites-vous pour les discriminer de cette façon? Parce que, je suis un motocycliste également, je ne pense pas qu'ils sont tous responsables des accidents qui sont causés avec des véhicules moteurs.

Et l'autre élément, ce que je veux savoir, c'est le 70 millions que vous voulez couper, notamment par 300 postes, allez-vous sabrer dans les centres de communications avec la clientèle? Où vous allez trouver les 300 postes? Entre autres, je pense à Murdochville.

Le Président (M. Pinard): M. le président.

M. Harbour (John): Les catégories de motocyclistes... ce matin, je vous présentais les fréquences d'accident par types de véhicules. Or, quand on arrivait sur le type véhicule sport — «sport» déterminé par la société, parce qu'on n'a pas eu d'entente avec les associations de motos pour déterminer le véhicule sport — donc les véhicules sport, motocyclettes de 400 cc et plus, la fréquence est de huit fois supérieure à celle des véhicules de promenade. Il est là, notre problème. Alors, c'est de travailler avec tout le monde pour essayer de réduire cette fréquence-là.

Est-ce que la société peut encore longtemps subventionner ou est-ce qu'elle peut demander à quelqu'un d'autre de subventionner sa perte? Parce que, les surplus, on n'en a plus. Là, on est gênés, on attend de voir les recommandations du conseil d'experts à savoir comment on va s'y prendre pour corriger la situation. Mais dites-vous une chose: la perte est de 109 millions, 25 % du coût est remboursé seulement par les motocyclistes. On a un problème sérieux, on a un problème de sécurité routière. Il faut s'asseoir, tout le monde ensemble, il faut le travailler, il faut y penser. On nous dit: M. Harbour, tenez compte du comportement. Comment on va y arriver, au comportement? Là, on veut savoir qui conduit une motocyclette, on veut enlever les «waivers», si vous voulez, on enlève un droit acquis. C'est la recommandation de la société. Et, après ça, bien on va pouvoir voir comment on peut corriger la situation. Mais la situation est importante, la perte est importante. Notre capacité de payer n'est plus là, et à ce moment-là il faut faire des augmentations. Je conçois avec vous qu'elles sont importantes.

Le Président (M. Pinard): Merci beaucoup. M. le député d'Abitibi.

Amélioration du bilan routier

M. Bernard: Merci, M. le Président. M. le Président, je trouve ça ironique, les propos du député de Beauharnois, entre autres concernant la sécurité routière, quand... Puis il a très bien dit que le bilan s'était détérioré de 2000 à 2005, puis ils ont mis en place la politique de la sécurité routière en 2001. Puis, quand on regarde le saut sur les chiffres qu'on a, entre 2000 et 2001, suite à leur mise en place de politique, il y a eu une augmentation de 4 000 blessés et morts sur nos routes du Québec. Alors, en plus de ne pas s'être occupés de régler le problème de la Société de l'assurance automobile, le bilan routier s'est drastiquement détérioré.

Et ça m'amène sur un point important, parce que c'est ça que je voulais parler, M. le Président. Vous avez dans votre présentation: Qu'advient-il si? Et vous disiez que le bilan routier s'améliore à la suite des mesures prises par le gouvernement, vous allez dire... vous dites, à ce moment-là, en présentation que ça pourrait amener une réduction ou une élimination des hausses prévues de 2009 à 2010, une élimination du déficit, une baisse des primes s'il y a excédent. Donc, l'amélioration du bilan routier, même si vous n'en tenez pas compte, c'est un point majeur — majeur — qu'on ne peut pas contourner.

Puis, plus tôt dans votre présentation, vous avez dit, avec votre exemple du jeune qui est blessé, à 14 ans, jusqu'à 68 ans: Un coût de 7 millions de dollars prévu. Et, si je prends le bilan routier, rien que de blessés graves, on prend le cumulatif de 2000 à 2005, 2 800 personnes de plus. C'est important. On ne peut pas passer à côté de ça. Et, même si vous faites des prévisions, à ce moment-là, à 0 %, c'est déjà... Nous, ce qu'on souhaite, c'est vraiment une amélioration du bilan routier.

La nouvelle politique va sortir, on ne peut pas passer à... ça. On demande à Hydro-Québec de faire des efforts en efficacité énergétique pour abaisser les coûts... Puis je pense qu'une vie n'a pas de prix. Une vie n'a pas de prix, et à ce moment-là il faut prendre l'exemple de la mauvaise politique antérieure qui a amené des hausses... en fait une détérioration, pour corriger qu'est-ce qu'ils n'ont pas fait précédemment. Puis ça, je pense qu'on a un bel exemple, à ce moment-là, d'une politique qui n'a pas fonctionné, puis il faut corriger la situation.

D'où je reviens, à ce moment-là. Moi, je vis d'espoir, puis je pense que la population du Québec vit d'espoir, en disant qu'il faut améliorer notre bilan routier. Et à ce moment-là est-ce qu'on ne peut pas espérer que quand même, avec la nouvelle politique, de dire que le bilan ne restera pas constant, c'est-à-dire par 10 000... bilan routier constant par 10 000 véhicules, mais qu'il va aller en s'améliorant, puis, à ce moment-là, de revenir encore une fois, de moduler les hausses en anticipant une amélioration du bilan routier et pas attendre 2009-2010?

Le Président (M. Pinard): M. Harbour.

M. Harbour (John): Le problème que nous avons, c'est que, vous avez vu, il y a le 130 millions, puis on dit: Si on revenait aux victimes de l'an 2000 en nombre et qu'on avait le même bilan routier en nombre de victimes que l'an 2000, à ce moment-là ça nous ferait récupérer 120 millions, la détérioration en dollars pour

la société. On garde le 130 millions. C'est pour ça qu'on n'annonce pas l'année 2009-2010, parce qu'on dit: Laissons la chance au coureur. Il peut y avoir amélioration du bilan routier. Je crois qu'il doit y avoir amélioration du bilan routier. Actuellement, je ne suis pas capable de le quantifier. Mais, si vous arriviez avec des recommandations et des mises en application de mesures pour corriger le bilan routier, comme la France a fait, supposons, dans les dernières années... Ça a été un travail qui peut s'échelonner sur quatre ou cinq ans, mais ils ont fait baisser leur bilan routier de 35 % dans le nombre de décès, de blessés graves, etc. Mais il y a eu une action concertée, virile, sur un ensemble de problématiques. Et ce n'est pas juste un photoradar, c'est réellement un ensemble de mesures. N'ayant pas l'ensemble de mesures, on est comme privés de... Ça fait que ce qu'on a dit, on va prendre un montant de 130 millions, puis on va le mettre de côté, puis on va dire: Celui-là devrait être résorbé par le bilan routier.

M. Bernard: Merci.

Le Président (M. Pinard): M. le député de Montmagny-L'Islet. Rapidement, il reste une minute.

M. Morin (Montmagny-L'Islet): Vous le savez, M. le Président — merci — que je pose toujours des questions très rapides.

Le Président (M. Pinard): Je le sais.

Production de rapports financiers trimestriels

M. Morin (Montmagny-L'Islet): Société d'assurance publique du Manitoba, rapport financier trimestriel. Êtes-vous capable d'arriver à nous faire ça, des rapports financiers trimestriels?

Le Président (M. Pinard): M. le président.

M. Harbour (John): Je pense qu'il n'y aurait pas d'objection à faire des rapports trimestriels. Il s'agirait que je voie avec mes comptables, mes actuaires, tout ça, si on peut arriver à faire ça, mais beaucoup d'entreprises font des rapports trimestriels, oui.

● (17 h 40) ●

Le Président (M. Pinard): Alors, merci beaucoup, M. Harbour. Merci, M. St-Pierre, M. Breton, Mme Gareau et M. Rémillard. Merci infiniment.

Remarques finales

Et nous allons maintenant procéder aux remarques finales. L'opposition, vous avez un temps de parole de 15 minutes, et le côté ministériel également. Alors, j'inviterais immédiatement le critique de l'opposition, M. le député de Beauharnois.

M. Serge Deslières

M. Deslières: Merci, M. le Président. Quelques remarques pour donner la chance à mes collègues d'intervenir également. Alors, M. le Président, cette audition nous aura révélé certaines choses. Il est clair et net qu'après avoir augmenté tout ce qui bouge ce gouvernement, depuis

trois ans, a augmenté tarifs, droits et autres éléments. J'en ai en mémoire les hausses des frais de garde, quatre hausses de tarifs d'électricité, les augmentations des primes d'assurance médicaments, la hausse des cotisations pour le régime de congés parentaux, et, voyant que la situation était carrément inacceptable, ils s'apprétaient à augmenter de façon considérable — de façon considérable — les droits d'immatriculation et les permis. Voyant qu'ils se retrouvaient dans une situation politique intenable, ils ont fait adopter la loi n° 55, loi n° 55 qui a transféré l'entière des responsabilités gouvernementales au conseil d'administration de la SAAQ, qui, via la loi n° 55, a mis un fonds d'assurance, a créé une fiducie, se dégageant, semble-t-il, du jugement populaire.

Mais personne n'est dupe, personne n'est dupe, M. le Président. La raison et les raisons profondes de ces importantes hausses anticipées, appréhendées relèvent du passé du gouvernement qui est en place. Ils ont siphonné les coffres de la SAAQ, de 1986 à 1993, pour un montant de 2,1 milliards de dollars — 2,1 milliards de dollars — l'équivalent, M. le Président, aujourd'hui, si on reprenait le montant indexé, autour de 4 milliards, et si on se fiait au rendement de la caisse, je l'ai dit dans mon introduction de ce matin, ça équivaldrait à un montant autour de 7 milliards de dollars.

Or, M. le Président, ils auront beau se cacher derrière la société d'État, ils auront beau se draper derrière la société, c'est eux, du gouvernement, de l'équipe du Parti libéral, du gouvernement en place qui sont les responsables de la situation dans laquelle se trouve la société d'État. À quatre reprises entre 1986 et 1993, vous avez pigé dans la caisse, par la loi 46, la loi 50, la loi 62 et la dernière en titre, la 130. Les citoyens, citoyennes, qui ont comme devise, au Québec, *Je me souviens*, vont s'en souvenir, vont s'en souvenir, parce que, M. le Président, personne n'est dupe ici, aujourd'hui. Des gens qu'on a entendus toute la journée sont appelés — excusez-moi l'expression, mais — à faire la job de bras, à faire la job de bras. Ce gouvernement a manqué de courage, a manqué de transparence dans ce dossier comme dans bien d'autres, M. le Président. Personne, personne au Québec va penser que ce n'est pas le gouvernement du Parti libéral qui, dans les années 1986 à 1993, a pigé allègrement, allègrement, qui, voyant la soupe chaude, a confié, par la loi n° 55, par la loi n° 55, ses responsabilités, M. le Président.

Le gouvernement nous dit... a voulu dépolitiser. Jamais on n'aura vu autant d'interventions politiques dans ce dossier, et de la part du ministre, et de la part du cabinet du premier ministre, et allez donc voir si même le premier ministre lui-même n'est pas intervenu, n'est pas intervenu, M. le Président. M. le Président, les Québécois et les Québécoises ne seront pas dupes du stratagème de ce qui se passe ici, ne sont pas dupes du stratagème de ce qui se passe ici, M. le Président. C'est des hausses importantes. Quand on fait l'addition de toutes les hausses, je le dis et je le répète devant vous, le seul qualificatif, quand on regarde l'ensemble des taxes, des primes, des droits qui ont été augmentés, c'est carrément antisocial, c'est carrément antisocial, c'est carrément antisocial, M. le Président. Ça fait mal, de l'autre bord, mais c'est ça. Entendez l'inquiétude, entendez la colère des citoyens et des citoyennes.

Ce n'est pas pour rien, M. le Président, que, d'un sondage à l'autre, l'insatisfaction de la population varie de 70 % à 60 %, puis on est revenu à 70 % d'insatisfaction.

Allez voir les citoyens et les citoyennes, ce qu'ils pensent de votre administration. *Je me souviens*, les Québécois vont l'appliquer le plus vite possible, le plus vite possible. Votre marque de commerce: augmenter, augmenter tout ce qui bouge — c'est pratiquement une marque de commerce enregistrée — vous partirez avec, vous partirez avec. Les citoyens, les citoyens, M. le Président, et les citoyennes n'apprécient en aucun moment de s'être fait leurrer. Ils avaient promis... Cette même équipe, M. le Président, avait promis des diminutions d'impôt. On a eu droit à quoi comme citoyens et citoyennes du Québec? À des augmentations. Il n'y a pas une saison qu'il n'y a pas eu une augmentation. Il n'y a pas eu une saison, depuis trois ans, où on n'a pas augmenté les tarifs, en appauvrissant les Québécois et les Québécoises. Les Québécois vont s'en souvenir. Vite, les élections! Si vous êtes courageux, appelez, appelez le peuple aux élections, appelez le peuple aux élections.

Et, M. le Président, ils se sont plantés avec la loi n° 50.

Une voix: ...

M. Deslières: La loi n° 50... 55, excusez-moi. La loi n° 55, ils se sont plantés avec, ils se sont... Je vous dis aujourd'hui... Je vous fais une offre. Vous, là, les députés, je vous fais une offre.

Des voix: ...

M. Deslières: On est prêts à modifier la loi n° 55, on est prêts à modifier la loi n° 55. C'est votre responsabilité. Confiez pas vos paquets aux autres. Ayez le courage, comme équipe politique, ayez le courage, comme équipe politique, de prendre les bonnes et les mauvaises décisions. Vous en avez enregistré, au Québec, pas mal de mauvaises, décisions. On vous offre, M. le Président... M. le Président...

Le Président (M. Pinard): ...présidence.

M. Deslières: M. le Président, je termine. M. le Président, je termine ici, je vous offre, comme porte-parole, au nom de ma formation politique, de modifier la loi n° 55, parce que ça relève d'une responsabilité politique, ça relève d'une chose politique. Ne confiez pas vos paquets aux autres, ayez du courage, ayez du courage. Je vous offre, au nom de ma formation, de modifier pour qu'une décision... Quand on fait des augmentations de ce genre, c'est des décisions qui relèvent de la politique.

M. le Président, en terminant, en terminant, je veux dire à mes concitoyens... Parce que, dans tous nos bureaux, tous les jours, partout dans nos comtés, les gens nous disent: Ça n'a pas de bon sens, ça n'a pas de bon sens, ce que ce parti-là a fait sur le plan économique, sur le plan social, à nous, les Québécois et les Québécoises. M. le Président, je termine en disant à nos amis d'en face, pour reprendre une formule consacrée: Dites à votre ministre, dites à votre premier ministre que l'opposition, elle est prête, elle est prête...

Mme Vien: M. le Président, question de règlement. Est-ce qu'il pourrait s'adresser à la présidence?

Le Président (M. Pinard): C'est tel que demandé, madame, tel que demandé.

Mme Vien: Je vous demande... Depuis tout à l'heure qu'il nous invective, j'aimerais qu'il s'adresse à la présidence.

M. Deslières: M. le Président.

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

M. Deslières: M. le Président, si on a du courage, si on a du courage, l'autre bord, on ne fera pas faire ses commissions puis ses paquets par d'autres, on va modifier la loi n° 50. Vous prendrez vos responsabilités courageusement, vous prendrez vos responsabilités courageusement. C'est ce que je souhaite, M. le Président, et j'ai hâte de voir quel courage ils vont nous donner au cours des prochaines heures, des prochains jours. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Pinard): Merci, M. le député de Beauharnois. J'inviterais maintenant, pour les remarques finales, M. le député de Beauce-Nord.

M. Janvier Grondin

M. Grondin: Merci, M. le Président. Alors, moi, mon temps est court, je vais aller direct au but. Je crois qu'autant les gouvernements qui se sont succédé dans les dernières années, dans les derniers 10 ou 20 ans, ont attendu à la dernière minute pour réagir. Puis là on le voit dans l'assurance automobile, aujourd'hui, on va le voir, là, on a commencé à l'apercevoir avec l'endettement de la province. Pourquoi qu'on attend toujours à la dernière minute? Ça aurait été quoi, depuis les 10, 15 dernières années, de remonter de 2 % par année? On ne serait pas rendus au problème qu'on a aujourd'hui. Là, tout le choc, ça va être les jeunes qui vont l'avoir, ça va être les gens, là, les gens comme moi aussi que... Si je veux garder ma classe 6A sur mon permis de conduire, ça veut dire que j'ai une augmentation de 343 % d'augmentation, parce qu'il faut que je paie deux fois 102 \$. Alors, je trouve qu'on arrive, là, devant un choc, puis ça aurait dû, ça aurait dû, selon moi... Si les gouvernements qui avaient été en place dans le temps avaient été responsables, ils auraient remonté tranquillement, et on ne serait pas aujourd'hui où on est rendus.

S'il me reste quelques secondes, j'aimerais par contre que... On le voit, là, aujourd'hui, avec la SGF, là, qui nous dit qu'elle était déficitaire il y a quelques années, là la SGF, elle est rendue qu'elle fait des profits. En faisant des profits, bang! qu'est-ce qu'on voit? Au-dessus de 2 millions qu'ils se sont partagés en bonus entre les fonctionnaires. J'aimerais qu'on ne vive pas la même situation, s'il vous plaît, dans la SAAQ.

● (17 h 50) ●

Le Président (M. Pinard): Merci beaucoup, M. le député de Beauce-Nord. Alors, pour les remarques finales, M. le député de Portneuf.

M. Jean-Pierre Soucy

M. Soucy: Alors, merci beaucoup, M. le Président. Je vais commencer, M. le Président, par prendre la balle au

bond, parce que tantôt le député de Beauharnois a accusé le gouvernement des années 1987 à 1994 d'avoir pigé, là, dans le fonds de la SAAQ. Évidemment, on n'était pas là, personne, nous, à l'époque. Le gouvernement d'aujourd'hui n'est pas le gouvernement qui était là à ce moment-là. Mais, M. le Président, sur l'ensemble des millions que le député de Beauharnois a soulevés, là-dessus, il a oublié de dire — c'était peut-être un manque de mémoire — que les lois qui avaient été adoptées par le gouvernement en place avaient des portées aussi qui s'étendaient pendant le régime du Parti québécois, mais ils n'ont pas osé modifier la loi. Pourtant, ils auraient pu le faire, ils ne l'ont pas fait.

Tout récemment, on a adopté une loi, peut-être difficile, qui concernait le secteur des employés de l'État, la loi n° 142. C'était une loi difficile. Quand on a demandé à M. Boisclair: Est-ce que vous allez changer cette loi-là si jamais, un jour, dans 20 ans, vous revenez au pouvoir?, il a dit: Non, on ne changera pas ça, c'est une bonne loi. On se retrouve aujourd'hui avec encore, je pense, une bonne loi.

M. le Président, dans les montants dont le député de Beauharnois a fait état, 825 de ces millions de dollars là sont allés à la sécurité routière. Il nous reproche aujourd'hui d'avoir mis 825 millions en sécurité routière. Je pense que ce n'est pas... En tout cas, ce n'est pas le bon endroit pour en parler, aujourd'hui, ici. On a investi cet argent-là au bon endroit.

Cela étant dit, il y a aussi quelques semaines, M. le Président, on a entendu en commission parlementaire des experts venir nous parler de sécurité routière, dans différents éléments, et force est de constater que malgré le fait... Puis ça a été évoqué tantôt, bon, la sensibilisation à ses limites, on en a parlé. Même qu'on serait même porté à penser que, si on allait mettre un panneau de plus sur le bord de l'autoroute, ce serait une distraction supplémentaire pour le conducteur. Alors, vous voyez qu'on a peut-être atteint nos limites. Par contre, ce qui est ressorti de l'ensemble des commentaires qu'on a entendus — puis vous l'avez sûrement fait vous-même — c'est que la seule façon d'améliorer le bilan routier et de diminuer les décès, c'était par la réduction de la vitesse. S'il y a une relation très, très, très forte... Vous avez fait état de l'expérience en France, mais on en a un petit peu partout, dans d'autres sociétés. Donc, oui, il y a des façons de s'attaquer au bilan routier.

Je comprends que, dans vos estimés, dans vos prévisions, vous avez fait état d'une situation qui était normale, qui restait la même pour les prochaines années, et ce sera aux Québécois, hein, aux utilisateurs de la route de vous faire la preuve qu'ils se sont améliorés, pour voir peut-être dans le futur des diminutions, même, de tarifs, parce que j'espère, j'ose croire que vous aurez endigué, hein, les eaux dont vous avez fait état plus tôt, aujourd'hui, avec votre barrage.

Alors, moi, j'ai confiance qu'on va trouver des solutions pour diminuer les décès sur nos routes. Non seulement on aura une politique de sécurité routière qui aura les moyens pour aider à atteindre l'objectif, mais, vous savez, depuis trois ans, on a investi au-delà de 1 milliard par année, 1,3 milliard, 1,4 milliard pour améliorer le réseau routier, donc améliorer les conditions de circulation des automobilistes. En fait, là où la question devient importante aujourd'hui, c'est: Est-ce qu'on doit, comme gouvernement, est-ce qu'on doit, comme Société d'assurance automobile, une société d'État, protéger ceux

qui ont eu des accidents dans le passé, ceux qui en ont aujourd'hui et ceux qui en auront demain? Et la réponse à cette question-là, M. le Président, c'est oui, il faut les protéger. Et il faut faire en sorte de s'assurer que ces gens-là qui ont des accidents aujourd'hui, qui ont 15 ans ou 16 ans, dépendamment des cas, que dans 25, 30, 50... et ça peut aller, vous savez, jusqu'à 75 ans maintenant, la longévité s'est prolongée, donc il faut s'assurer qu'il y ait des sommes pour les payer.

Donc, moi, je suis persuadé que les décisions qu'on prend sont de bonnes décisions, puis la loi, c'est une bonne loi. On vous l'a dit, notre préoccupation, c'est de s'assurer que, dans ce que vous allez nous proposer, on fasse attention de respecter l'esprit de la loi, qui était d'étendre dans le temps et de protéger certaines particularités qui s'adressent, je vous dirais, au motocyclistes, qu'on a vues tantôt, parce qu'ils payent à deux reprises, les agriculteurs, parce qu'ils ont connu des années difficiles. Alors, moi, M. le Président, j'ai confiance que la Société de l'assurance automobile va trouver une façon pour répondre à nos attentes, répondre aux attentes des citoyens, parce qu'elle a démontré par son écoute beaucoup de sensibilité, puis c'était le but de l'exercice aujourd'hui. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Pinard): Alors, merci, M. le député de Portneuf. Autres remarques finales?

Une voix: Oui, oui.

Le Président (M. Pinard): Alors, monsieur...

Une voix: ...

Le Président (M. Pinard): Oui, il reste encore trois minutes.

Des voix: ...

Le Président (M. Pinard): Or, on y a été avec la règle de l'alternance toute la journée, est-ce que vous désirez...

M. Lelièvre: Je vais y aller, M. le Président, je veux revenir...

Le Président (M. Pinard): Alors, trois minutes, M. le député de Gaspé.

M. Guy Lelièvre

M. Lelièvre: Je veux revenir sur la question du 2,1 milliards. Je comprends qu'ils ne veulent pas se garder ça en mémoire. Et le député de Portneuf nous disait: Ah! On n'était pas là. Sauf que, souvenons-nous que, déficit après déficit, de 1985 à 1994, les libéraux ont augmenté la dette du Québec de 40 milliards, M. le Président, en neuf ans. Alors là, en plus de déficits qu'ils faisaient, là, tu sais, puis qu'ils ont pigé dans la caisse.

Nous, contrairement à eux, on a retourné... Quand ils nous parlent du 325 millions, on l'a retourné aux automobilistes en 1997, M. le Président, on a réduit les frais d'immatriculation, qui étaient à 107 \$, à 80 \$. Vous l'avez sur votre tableau. Donc, on ne l'a pas mis dans les déficits du gouvernement, dans les opérations courantes du

gouvernement. Ce qu'on a fait, c'est qu'on l'a retourné aux automobilistes. C'est ça qui a été fait. Puis le document le prouve, et c'est un document officiel de la Société de l'assurance automobile. Donc, à ce moment-là, vous ne pouvez pas nous dire qu'on s'est servi de l'argent des automobilistes pour éponger nos déficits. On ne l'a pas utilisé, contrairement à votre formation politique qui a fait ça pendant neuf ans, neuf ans à faire des déficits année après année, 40 milliards de plus sur la dette. Et puis c'était normal de faire des déficits à cette époque-là, semble-t-il, au Parti libéral. Il n'y avait pas de problème, hein? Donc, dépensons aujourd'hui, payez plus tard, puis on verra. Alors, M. le Président, ce n'est pas étonnant que la dette a augmenté de façon magistrale durant cette période-là. Bon.

Alors, vous m'indiquerez, M. le Président, lorsque mon temps sera terminé. Mais par ailleurs...

Le Président (M. Pinard): Il reste une minute, M. le député.

M. Lelièvre: Alors, M. le Président, je veux conclure là-dessus, je pense que la population n'est pas dupe, et les gens vont se souvenir, hein, qu'ils ont tenté une opération, qui a mal tourné dans le fond, de faire passer ça sur le dos de la Société de l'assurance automobile du Québec, et que le gouvernement n'a pas eu le courage d'assumer, hein, les résultats de son inaction ou de ses actions, pour faire en sorte qu'on va aller ponctionner encore davantage tous ceux qui ont quelque chose qui bouge avec un petit moteur. Regardez les cyclomoteurs, M. le Président, cyclomoteurs, les frais triplent, quadruplent, quand on regarde ça. Alors, on ne peut pas accepter, M. le Président, sans dire un mot toute la tarification qu'ils nous proposent.

Le Président (M. Pinard): ...

M. Lelièvre: Alors, M. le Président, je vais m'arrêter là-dessus pour permettre à mon collègue de pouvoir s'exprimer également.

Le Président (M. Pinard): Alors, il vous restait encore 20 secondes, M. le député.

Une voix: ...

Le Président (M. Pinard): M. le député de Masson.

M. Luc Thériault

M. Thériault: Merci. Pour avoir passé 55 heures au moins à l'adoption du projet de loi n° 55, M. le Président, je finirais avec une question: Est-ce que ce que la société nous propose aujourd'hui vise vraiment à ce que les contributions d'assurance soient justes, raisonnables et équitables? Et est-ce qu'elle est vraiment dans l'atteinte de ces cibles, quand je regarde, par exemple, l'industrie du taxi, qui va passer de 337 \$ à 656 \$, M. le Président?

Le Président (M. Pinard): Merci beaucoup, M. le député de Masson. Alors, M. le député de LaFontaine et vice-président de la commission.

M. Tony Tomassi

M. Tomassi: Alors, merci, M. le Président. Avant tout, je voudrais apporter un point. Je sais que les procès-verbaux du conseil d'administration ont été déposés, et j'aimerais bien qu'on puisse biffer, pour le public, celui du 3 novembre 2005, le point 10, qu'il ne soit pas rendu public. Or ça, c'est fait. Or, à entendre un peu l'opposition depuis...

Le Président (M. Pinard): L'article 10?

● (18 heures) ●

M. Tomassi: Le point 10. Le point 10 du 3 novembre 2005, O.K.?

Le Président (M. Pinard): Alors, je tiens à vous dire, M. le vice-président, que c'est au président...

M. Tomassi: M. le Président, excusez-moi.

Le Président (M. Pinard): ...à indiquer aux membres de la commission que je biffe l'article 10 du procès-verbal de la séance du 3 novembre 2005 du conseil d'administration de la Société de l'assurance automobile, qui nous a été déposé tôt cet après-midi, alors l'article 10 n'apparaîtra nullement. Il sera biffé au complet, il n'apparaîtra pas dans le procès-verbal. Alors, M. le député de LaFontaine.

M. Tomassi: Merci beaucoup. Et, après avoir entendu le verbiage de l'opposition, pendant le temps qui leur est resté pour les interventions, parler de loi antisociale, de déresponsabilisation d'un gouvernement, seulement leur rappeler que la mesure antisociale qu'un gouvernement pourrait prendre, c'est celle de ne pas régler le problème du Fonds d'assurance de la Société de l'assurance automobile du Québec. Il faut absolument que les générations futures aient les mêmes droits, les mêmes privilèges que les générations passées. Et, avant toute chose, un gouvernement responsable, sa première mission — et ça, je le dis haut et fort; sa première mission — c'est que cette génération future ait tous les mêmes droits que les générations passées ont.

Et, quand j'entends cette opposition parler de déresponsabiliser, ils me disent d'un côté qu'on déresponsabilise, on enlève... On vous donne le paquet à vous, vous prenez la décision. Par la suite, ils nous reviennent, nous dire: Ils font de l'ingérence politique. Non, assez, c'est assez. Vous avez une responsabilité à prendre. Je pense qu'on a été très clairs aujourd'hui: vous devez prendre vos responsabilités, en bon gestionnaires, en tenant compte, en tenant compte ce que votre principal, votre principal actionnaire, qui est les citoyens du Québec, s'attend de vous: que les hausses soient respectées et respectables et raisonnables.

Et je voudrais seulement vous dire, M. le président Harbour, que les constats que nous faisons aujourd'hui, c'est sûr et certain que, pour nous, le fait de rétablir la situation financière de la SAAQ nous tient très à coeur, comparativement à ce que l'opposition prétend. Pour eux, c'est: Pas de problème. Il l'ont fait jusqu'à maintenant, pendant neuf ans de gouvernement, repousser au plus tard les problèmes, repousser à plus tard la dette, tout repousser à l'avant pour les générations futures. En gouvernement

responsable, nous avons décidé de mettre le pied à terre et de prendre nos responsabilités.

Le questionnement... un autre constat, c'est l'empressement que vous avez. Et je vous le dis, là, ici, de ce côté-ci du gouvernement, on vous demande de regarder l'empressement que vous avez aux questions qu'on a posées. Vous avez l'opportunité et vous avez la latitude que la loi vous permet de reprendre en considération certains éléments: la dette, le profit, le futur, tous des éléments qui sont importants, en tenant compte, année après année, de vos dépenses. Vous allez devoir faire des économies; vous l'avez dit, c'est trois ans. Ça va avoir un impact sur la façon de faire et... les résultats de cette situation financière dans le passé, et c'est ça qu'il va falloir prendre en considération.

La question de la sécurité routière, on en a parlé, on est restés deux semaines ici, en commission parlementaire, sur la sécurité routière, toutes les nouvelles technologies, que ce soit le photoradar, que ce soit la mise en place de peut-être plus de policiers, d'une configuration de... tous des éléments qui sont importants, qu'il faut prendre en considération dans votre plan d'action, dans le futur. Et, avant, avant toute chose, avant de demander une augmentation aux citoyens, il faut que tous ces éléments-là soient pris en considération, soient réfléchis, soient pensés. Et la loi, M. le Président... M. le Président... M. le Président...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Tomassi: ...vous permet, vous permet de le faire, et je vous dis que vous devez le faire, parce que le droit est là, la permission vous est donnée, et c'est de cette manière que nous allons nous en sortir pour le bien-être des générations futures, ce qui est très important, d'une manière à ce que le gouvernement prenne ses responsabilités, la protection du fonds pour les années qui s'en viennent.

Et, M. le Président, vous savez, la Caisse de dépôt, les rendements, on peut être sûrs, on peut être moins sûrs, sur 10 ans, c'est un 10 %. Vous êtes conservateur, sur votre 6,5 %, tout à fait naturel. Mais tous les autres éléments qu'on a eu la chance de parler, c'est des choses qu'il faut prendre en considération. Et on pourrait en reparler, on pourrait vous inviter une autre journée puis, je pense, on serait toujours sur le même point, sur le même point. Mais je pense que vous avez compris c'était quoi, notre démarche, et la démarche est très sérieuse: le fonds doit être protégé. Nous, de ce côté-ci, on veut léguer aux générations futures ce que nos grands-parents et nos parents nous ont légué à nous aussi.

Et c'est tout inutile de faire comme l'opposition, où est-ce qu'une citation de Winston Churchill leur va à la perfection, qui parlait du premier socialiste en parlant de Christophe Colomb... qu'il disait, Winston Churchill, en parlant de Christophe Colomb, et ça s'assimile bien à eux, là: Qu'il ne savait pas où est-ce qu'il se trouvait, il ne savait pas où est-ce qu'il s'en allait, mais il faisait tout ça aux frais des contribuables.

Alors, M. le Président, je vous dis, c'est quelque chose de très important, pour nous, la façon de la SAAQ...

Une voix: ...la culture.

M. Tomassi: ... — la culture. Et l'amélioration du bilan routier est quelque chose de primordial. Vous

l'avez même dit, vous, si on reviendrait au bilan de l'an 2000, on n'aurait peut-être pas de déficit. Or, prétendre ce qu'ils prétendent, de dire, depuis 1978, le fonds d'assurance, les entrées d'argent et les sorties d'argent, c'est toujours en déficit, avec des années des fois où est-ce qu'il y avait un surplus, mais il y a toujours eu un déficit, il n'y a jamais eu aucun gouvernement qui a pris en considération...

Et, quand ces gens-là viennent nous dire qu'on a pris 1,7, de nous, et 400 millions et plus de leur côté, seulement leur dire que, nous, pour arriver à boucler des budgets, on l'a fait avec l'argent qui était disponible. On n'en a pas fait, on n'en a pas fait pour arriver à un déficit zéro, on n'a pas mis des médecins et des infirmières à la retraite, qui en réalité a mis la vie des citoyens du Québec en danger. Et, quand ils disent qu'il manque de médecins, c'est grâce à eux, pour leur politique insouciante, irresponsable de gouvernement, c'est ça qui a fait en sorte, M. le Président, que nous sommes rendus aujourd'hui... Et, la sécurité routière, M. le Président, mon collègue, ici, vous en faisait la mention, l'argent qu'on a mis là-dessus est très important.

Et, en terminant, je voudrais vous saluer et vous remercier des travaux que vous avez apportés. De deux, remercier tous les membres de la commission, l'opposition, même si on ne s'entend pas, on ne s'entendra jamais, parce que la responsabilité et l'antisocial est d'un côté opposé, et tous les collègues ici, de ce côté-ci, et les gens qui vous ont accompagné, M. le président de la SAAQ — il y a pas mal de monde dans la salle — vous remercier. Et, en ça, merci beaucoup, M. le Président.

Le Président (M. Pinard): Alors, merci, M. le député de LaFontaine.

Alors, considérant l'heure, les travaux de la commission étant terminés, j'ajourne sine qua non...

Des voix: Sine die.

Le Président (M. Pinard): ...sine die, excusez-moi.

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Pinard): Alors, elle restera dans les annales! Maintenant, j'avise...

Des voix: ...

Le Président (M. Pinard): Alors, je comprends la députée de Bellechasse, là, qui habituellement ne siège pas avec nous, mais, aux autres collègues, je tiens à leur dire que les travaux qui étaient cédulés pour tôt demain matin, 9 h 30, sont reportés possiblement à une heure ou à une date ultérieure, puisqu'il n'y a pas eu confirmation à ce moment-ci.

Demain matin, il y a une motion sur la sécurité routière, dossier que nous avons travaillé ensemble pendant quatre jours, alors beaucoup de membres seront présents au salon bleu et débattront de cette motion.

Alors, merci infiniment de votre collaboration, et je lève immédiatement les travaux.

(Fin de la séance à 18 h 9)